К.И. Воронин

НА ЧЕРНОМОРСКИХ ФАРВАТЕРАХ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Аннотация издательства: Военные действия против Черноморского флота 22 июня 1941 года гитлеровцы начали с интенсивных минных постановок, осуществляя их силами авиации. В борьбу с минной опасностью без промедления вступили моряки кораблей и береговых подразделений Охраны водного района Севастополя и других баз. Об их героизме и мужестве, раскрытии секретов новейших германских мин, участии овровцев в десантных операциях рассказывает эта книга. Заключительная глава посвящена послевоенной учебе и службе моряков соединения, продолжающих славные традиции фронтовиков. Военно-исторический очерк предназначен массовому читателю.

- Воронин К. И.
  - Вступление
  - На кораблях боевая тревога
    - Внимание: мины!
    - В конвоях
  - Крым в огне
    - Враг не прошел
    - Навстречу свинцовой метели
    - Рассказ комиссара
    - Отражая третий штурм
  - В обороне Кавказа
    - Накал борьбы нарастает
    - Атакуют тральщики
    - Плацдарм мужества
  - Вместе с армией
    - Десант в Новороссийск
    - Бросок на Эльтиген
  - Курсом на запад
    - По минным полям
    - Варна и Бургас
  - В мирные дни
    - Координаты доблести
    - Всегда в боевой готовности
  - Приложения
    - Гвардейские корабли ОВР Черноморского флота
    - Корабли и дивизионы, награжденные орденами Советского Союза
    - Дивизионы и корабли, удостоенные почетных

наименований
- Корабли, удостоенные почетных комсомольских наименований
- Овровцы — Герои Советского Союза
- Список иллюстраций

- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15
  - 16
  - 17
  - 18
  - 19
  - 20
  - 21
  - 22
  - 23
  - 24
  - 25
  - 26
  - 27
  - 28
  - 29
  - 30
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 35
  - 36
  - 37
  - 38

- ○ 39
- ○ 40
- ○ 41
- ○ 42
- ○ 43
- ○ 44
- ○ 45
- ○ 46
- ○ 47
- ○ 48
- ○ 49
- ○ 50
- ○ 51
- ○ 52
- ○ 53
- ○ 54
- ○ 55
- ○ 56
- ○ 57
- ○ 58
- ○ 59
- ○ 60
- ○ 61
- ○ 62
- ○ 63
- ○ 64
- ○ 65
- ○ 66
- ○ 67
- ○ 68
- ○ 69
- ○ 70
- ○ 71
- ○ 72
- ○ 73
- ○ 74
- ○ 75
- ○ 76
- ○ 77
- ○ 78
- ○ 79
- ○ 80
- ○ 81
- ○ 82

- ○ 83
- ○ 84
- ○ 85
- ○ 86
- ○ 87
- ○ 88
- ○ 89
- ○ 90
- ○ 91
- ○ 92
- ○ 93
- ○ 94
- ○ 95
- ○ 96
- ○ 97
- ○ 98
- ○ 99
- ○ 100
- ○ 101
- ○ 102
- ○ 103
- ○ 104
- ○ 105
- ○ 106
- ○ 107
- ○ 108
- ○ 109
- ○ 110
- ○ 111
- ○ 112
- ○ 113
- ○ 114
- ○ 115
- ○ 116
- ○ 117
- ○ 118
- ○ 119
- ○ 120
- ○ 121
- ○ 122
- ○ 123
- ○ 124
- ○ 125
- ○ 126

- ○ 127
- ○ 128
- ○ 129
- ○ 130
- ○ 131
- ○ 132
- ○ 133
- ○ 134
- ○ 135
- ○ 136
- ○ 137
- ○ 138
- ○ 139
- ○ 140
- ○ 141
- ○ 142
- ○ 143
- ○ 144
- ○ 145
- ○ 146
- ○ 147
- ○ 148
- ○ 149
- ○ 150
- ○ 151
- ○ 152
- ○ 153
- ○ 154
- ○ 155
- ○ 156
- ○ 157
- ○ 158
- ○ 159
- ○ 160
- ○ 161
- ○ 162
- ○ 163
- ○ 164
- ○ 165
- ○ 166
- ○ 167
- ○ 168
- ○ 169

Воронин К. И.
На черноморских фарватерах

Вступление

Соединение кораблей и подразделений Охраны водного района (ОВР) главной военно-морской базы Черноморского флота Севастополя было создано 24 августа 1939 года[1]. Накануне Великой Отечественной войны оно состояло из двух дивизионов быстроходных тральщиков (БТЩ)[2] — 13 единиц, дивизиона сторожевых катеров (СКА) или малых охотников за подводными лодками (МО) — 14 единиц, охраны рейда (ОХР) в составе буксира, брандвахты, сетевой баржи, сорокатонного крана, береговой гидроакустической станции и двух сигнально-наблюдательных постов службы наблюдения и связи (СНиС). В состав ОВР входили береговая база и ремонтная мастерская.

В 1940 году была создана ОВР Одесской военно-морской базы. Но 15 июня 1941 года ее управление расформировали, а обязанности командира ОВР возложили на командира охраны рейда, подчинив ему два звена катеров МО в количестве 6 единиц[3].

Перед ОВР Севастополя стояла задача в тесном взаимодействии с береговой обороной обезопасить базу и находящиеся в ней корабли и транспорты от внезапных ударов с моря, их выход, переход и возвращение. ОВР осуществляла противолодочную, противокатерную и противоминную оборону, постановку оборонительных минных заграждений, несла дозор, а в ходе боевых действий решала и многие другие задачи.

В годы войны состав сил и средств ОВР главной базы неоднократно изменялся. От народного хозяйства и судостроительных заводов поступали новые корабли и суда (более 60 единиц), в том числе минные заградители «Н. Островский» и «Дооб», от противовоздушной обороны флота — плавбатарея № 3[4].

ОВР Одесской военно-морской базы состояла из отряда сторожевых катеров — 17 единиц, 2 дивизионов тральщиков — 10 единиц, дивизиона сторожевых кораблей — 3 единицы и охраны рейдов — Одесской и Очаковской[5].

Керченская ВМБ, сформированная 26 августа 1941 года, имела Охрану водного района в составе дивизиона сторожевых кораблей — 4 единицы, сторожевых катеров — 6 единиц и охрану рейда — буксиры «Кабардинка» и «Пролетарий»[6].

В состав ОВР (сформирована 25 октября 1941 года) Новороссийской базы входили дивизион тральщиков — 7 единиц, дивизион сторожевых катеров — 17 единиц и охрана рейда — 2 сторожевых катера[7].

В ОВР Потийской ВМБ имелись дивизион сторожевых катеров — 18 единиц и дивизион катерных тральщиков — 7 единиц. 13 октября 1941 года в ее составе сформировали охраны рейдов Сухуми и Очамчира[8].

В связи с эвакуацией из Одессы все корабли ее Охраны водного района передали Туапсинской ВМБ, в состав которой в мае 1942 года вошло новое управление ОВР, объединившее под своим началом 27 сторожевых катеров, 5 тральщиков, минный заградитель, 2 буксира и рейдовый катер.

15 июля 1942 года, после ухода советских войск из Севастополя, командование флота создало на основе ОВР главной базы бригаду траления и заграждения с базированием в Поти. Здесь же создается ОВР главной базы, так как в Поти перешли основные силы Черноморского флота.

В какие бы соединения ни входили корабли ОВР во время войны, какие бы ни решали задачи, их экипажи самоотверженно выполняли свой долг. Подвиги моряков-овровцев, свершенные в борьбе с гитлеровскими захватчиками, вошли яркими страницами в боевую летопись Краснознаменного Черноморского флота.

На кораблях боевая тревога

Внимание: мины!

21 июня 1941 года корабли Охраны водного района главной базы находились в Стрелецкой бухте, за исключением 2-го дивизиона быстроходных тральщиков, которые по окончании флотских учений зашли в порт Одесса. Корабли эскадры стояли на якорях в Северной бухте и у Минной стенки Южной бухты.

22 июня в 1 ч 15 мин командующий флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский по приказанию Наркома ВМФ объявил по флоту оперативную готовность № 1.

На командный пункт ОВР прибыли командир соединения контр-адмирал В. Г. Фадеев, начальник штаба капитан 2 ранга В. И. Морозов и военком полковой комиссар Б. В. Сучков. Оперативный дежурный флагманский минер капитан-лейтенант И. В. Щепаченко доложил обстановку.

В 1 ч 55 мин корабли и город погрузились в темноту в целях светомаскировки.

В 3 ч 7 мин посты СНиС и посты воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС), находившиеся в районах Евпатории и мыса Сарыч, доложили о шуме моторов вражеских самолетов, идущих на Севастополь. Штаб береговой обороны объявил в главной базе воздушную тревогу.

Корабли и катера отошли от причалов и заняли места на рейде согласно плану рассредоточения. Силы и средства противовоздушной обороны немедленно приготовились к отражению противника.

В 3 ч 15 мин по фашистским самолетам открыли огонь береговые зенитные батареи, а вскоре к ним присоединились и корабельные зенитные установки.

Воздушный налет продолжался до 3 ч 50 минут. Был сбит и рухнул в море самолет противника. В районе улиц Щербака, Подгорной, а затем в районе Приморского бульвара раздались один за другим два сильных взрыва. Командующий флотом доложил Наркому ВМФ, что Севастополь бомбят. Однако, как выяснилось, с самолетов сбросили не бомбы, а мины на парашютах. Фашисты попытались заминировать фарватер и блокировать в базе советские корабли. Враг рассчитывал на внезапность удара. Однако силы флота встретили его хорошо организованным, мощным зенитным огнем. Самолеты не смогли поставить мины прицельно и побросали их куда попало — на сушу, на мелководье, и только отдельные мины упали вблизи фарватера.

Командующий флотом приказал командиру ОВР немедленно

провести траление в Северной и Южной бухтах, а также на внешнем рейде по оси Инкерманского створа.

Утром три малых охотника — «МО-041» лейтенанта П. А. Кулашова, «МО-051» лейтенанта С. А. Бычкова и «МО-061» лейтенанта С. Т. Еремина под командованием командира 2-го звена старшего лейтенанта И. С. Соляникова вышли на внутренний рейд бухты, а три малых охотника — «МО-011» лейтенанта Н. В. Перевязко, «МО-021» младшего лейтенанта П. Д. Чеслера и «МО-031» старшего лейтенанта А. С. Осадчего под руководством командира 1-го дивизиона сторожевых катеров капитан-лейтенанта В. Т. Гайко-Белана — на внешний рейд и провели траление. Ни одной мины корабли не затралили. Для наблюдения за морем быстроходный тральщик «Трал» старшего лейтенанта А. М. Ратпера вышел в дозор.

Несмотря на то что внешний и внутренний рейды протралили, в тот же день произошло драматическое событие. В 20 ч 30 мин в районе Карантинной бухты подорвался на мине и затонул морской буксир «СП-12». Спасти удалось лишь 5 человек, остальные 26 членов экипажа погибли. Это была первая потеря Черноморского флота в Великой Отечественной войне. 24 июня подорвался 25-тонный кран, 30 июня — шаланда «Днепр». 1 июля при выходе из бухты получил повреждение эсминец «Быстрый», но остался на плаву, и его отбуксировали в док Морского завода для ремонта.

Анализ данных о подрыве кораблей и плавсредств навел на мысль о том, что противник поставил неконтактные донные магнитные мины. Средствами борьбы с ними моряки ОВР не располагали. Необходимо было предпринять экстренные меры для борьбы с грозной опасностью. Требовалось в самые короткие сроки найти вражеские мины, чтобы раскрыть секрет их действия и создать эффективные средства для уничтожения. Не менее важной стала задача по надежной защите кораблей-тральщиков от неконтактных донных магнитных мин.

Готовясь к нападению на СССР, руководство фашистской Германии сознавало, что Черноморский флот господствует на море, и боялось его ответных ударов по румынским нефтяным портам, откуда поставлялось горючее для гитлеровской армии. Именно поэтому за несколько минут до вероломного нападения на СССР, а затем и в последующие дни гитлеровцы осуществляли минирование черноморских портов и военно-морских баз. Только за период обороны Севастополя противник выставил на подходах к городу и в его бухтах 131 мину[9].

Мины ставились на глубинах от 12 до 40 метров. Из наблюдений можно было сделать вывод, что на минные

постановки шли, как правило, две группы самолетов. Одна из них отвлекала на себя огонь зенитной артиллерии, а другая тем временем подходила к району минирования на большой высоте с моря. Самолеты этой группы выключали моторы и бесшумно планировали к месту постановки.

Для минных постановок гитлеровцы использовали бомбардировщики Ю-88 и Хе-111. Каждый самолет брал по две мины и сбрасывал их на парашютах с высоты 800–1000 метров, а также и без парашютов — с высоты от 30 до 100 метров. Удалось установить, что мины, падавшие в море на глубинах менее восьми метров, взрывались.

Необходимость эффективной борьбы с минной опасностью и организации надежной противоминной обороны на театре военных действий все более обострялась.

Противоминная оборона военно-морских баз включала ряд мероприятий, главными из которых были организация постов противоминного наблюдения, траление мин и проводка кораблей за тралами. Траление мин складывалось из разведывательного, которое проводилось в целях выявления минных постановок противником, контрольного — проверки безопасности фарватеров от мин перед выходом кораблей и уничтожения минных постановок. Если траление не гарантировало безопасности плавания кораблей и транспортов, их проводили за тралами.

Для организации противоминной обороны главной базы Охрана водного района имела в своем составе 13 быстроходных и 18 катерных тральщиков. Из этих тральных сил самыми современными были быстроходные тральщики типа «Трал» специальной постройки. Конструкция корпусов этих кораблей обеспечивала большую их живучесть. Они оснащались новейшими машинами (дизелями) и механизмами, работавшими безупречно. Тральное вооружение БТЩ предназначалось для борьбы с якорными минами, но не с донными неконтактными. Зенитно-артиллерийское вооружение такого корабля состояло из одного универсального 100-мм орудия, одной 45-мм пушки, трех 37-мм автоматов и двух крупнокалиберных пулеметов ДШК.

Катерные тральщики, переоборудованные из рыболовных и торговых судов, как уже говорилось, вошли в состав ОВР с началом войны. На них установили катерные тралы, которые позволяли тралить только якорные мины.

Таким образом, к началу военных действий главная база не была готова к борьбе с донными неконтактными минами. Поэтому до создания специальных средств траления донных мин ведущая роль отводилась постам противоминного наблюдения

(ППМН), составлявшим специальную систему. В нее включалось 42 береговых поста, расположенных на побережье внутреннего и внешнего рейдов Севастопольских бухт, и до 30 морских постов, выставленных в шахматном порядке по оси Инкермаиского створа на расстоянии трех кабельтовых[10] друг от друга.

Гидрографы выполнили геодезическую привязку ППМН, установили на них таксиметры[11]. Некоторые посты имели теодолиты и пеленгаторы.

Катера выходили в точки наблюдения только на темное время суток, а с рассветом возвращались в Стрелецкую бухту. Такая система противоминного наблюдения начала действовать уже на вторую ночь войны и существовала весь период обороны Севастополя.

Для учета мин в штабе ОВР имелись журнал и карта. За эти документы отвечал флагманский штурман капитан-лейтенант И. И. Дзевялтовский. Данные (время и пеленг) о падении мин в воду с катеров и береговых постов немедленно передавались по телефону в штаб ОВР. Капитан-лейтенант Дзевялтовский записывал их в журнал, наносил на карту минной обстановки, нумеровал каждую мину. Их уничтожение отмечалось в журнале и на карте условными обозначениями. По утрам Дзевялтовский с одним из дивизионных штурманов выходил на катере в район постановки противником мин. Используя данные постов противоминного наблюдения, они определяли место постановки каждой мины и выставляли буек или вешку. Если близко падали несколько мин, это место ограждалось вешками и объявлялось по флоту закрытым.

В первые месяцы войны ежедневно осуществлялось контрольное траление механическими тралами рекомендованных курсов и фарватеров. Периодически траление проводилось перед выходом кораблей и транспортов. Но и в первые дни войны и за весь период обороны Севастополя не удалось затралить ни одной якорной мины противника. Активные средства борьбы с донными магнитными минами отсутствовали, и штаб ОВР предложил использовать для траления железную баржу. Чтобы увеличить магнитное поле, ее загрузили металлом, а для буксировки использовали катерные тральщики с деревянным корпусом 12-го дивизиона (командир старший лейтенант А. И. Шемаров).

24 июня катерный тральщик «Валерий Чкалов» (командир мичман М. А. Швец), ведя на буксире трал-баржу, впервые вышел на траление по Инкерманскому створу. На борту тральщика находился штурман 2-го дивизиона сторожевых катеров старший лейтенант Н. А. Дьяконов.

В течение дня «Валерий Чкалов» сделал несколько галсов[12]

по Инкерманскому створу, но безрезультатно. На другой день вышли на траление еще два катерных тральщика: «Байдуков» (командир старшина 1-й статьи Н. И. Беззубов) и «Комсомолец» (командир лейтенант К. Г. Баштаник). И это траление оказалось безрезультатным.

Вскоре на кораблях заметили случаи детонации мин от взрывов глубинных бомб. А произошло это так.

26 июня 1941 года в море вышли три малых охотника. На борту одного из них находились командир 1-го дивизиона сторожевых катеров капитан-лейтенант В. Т. Гайко-Белан и штурман[13]. Предстояло произвести контрольное бомбометание на Инкерманском створе. Так делалось перед выходом кораблей в целях обеспечения безопасности их плавания. И не только из-за минной угрозы. Не исключалось появление в районе главной базы и подводных лодок противника.

Прибыв в конечную точку фарватера, катера построились в строй фронта и легли на курс, ведущий в базу. По сигналу с головного катера началось бомбометание. Бомбы сбрасывались сериями — по три в каждой. За кормой раздавались глухие взрывы, над поверхностью воды поднимались высокие фонтаны. А когда сбросили последнюю серию бомб, за обычными тремя фонтанами неожиданно взметнулся над морем четвертый, значительно большей силы.

Место четвертого взрыва достаточно точно определил и зафиксировал на кальке помощник командира катера лейтенант В. С. Чаленко. Уже в базе капитан-лейтенант Дзевялтовский, наложив кальку на карту минной обстановки, увидел, что четвертый взрыв совпал с местом, где ранее был запеленгован спуск вражеской мины. Стало ясно, что германская мина, сдетонировав от глубинных бомб, взорвалась.

О подрыве мин глубинными бомбами впоследствии докладывали также командиры «МО-072» лейтенант В. А. Чешев и «МО-052» лейтенант В. В. Селифанов.

Для проверки этого эффекта контр-адмирал В. Г. Фадеев приказал выслать на фарватер «МО-011» (командир лейтенант Н. В. Перевязко).

На рассвете следующего дня катер, на борту которого находились командир 1-го звена лейтенант Д. А. Глухов и штурман дивизиона, вышел из Стрелецкой бухты и направился в район бомбометания. Помощник командира катера лейтенант М. И. Трофименко вел в штурманской рубке прокладку. У штурвала стоял командир отделения рулевых старшина 1-й статьи А. А. Харламов, коммунист, секретарь комсомольской организации катера. Сигнальщики краснофлотцы В. Т. Зайцев и Н. Г. Макушин

наблюдали за поверхностью воды и воздухом. На мостике царила напряженная тишина.

Придя в назначенную точку, «МО-011» развернулся, лег на боевой курс и начал бомбометание. Бомбы рвались одна за другой. Неожиданно вслед за небольшими разрывами раздался мощный грохот, высоко в небо взметнулся огромный столб воды, корму катера подбросило вверх. Нос катера зарылся в воду. Оголенные винты, словно пропеллеры, с пронзительным воем рассекали воздух.

Но все кончилось благополучно. Катер не получил серьезных повреждений и продолжал выполнять боевое задание. Когда иссяк весь бомбовый запас, «МО-011» возвратился в базу.

Убедившись в эффективности такого способа борьбы с минной опасностью, командование стало широко использовать глубинные бомбы для уничтожения донных мин. За всю оборону Севастополя в этих целях было израсходовано более полутора тысяч больших и малых глубинных бомб[14]. Этот способ широко применяли и в других военно-морских базах.

Одновременно проводились работы по поиску, разоружению и изучению мин противника. В этих целях в ОВР была организована минно-тральная лаборатория[15], в которой изучались и исследовались все образцы разоруженных мин, вырабатывались средства борьбы с ними. Кроме того, в лаборатории готовились кадры минеров.

Штат лаборатории укомплектовали опытными минерами флота. Ее возглавил начальник лаборатории изоляционных материалов Харьковского политехнического института кандидат технических наук, доцент О. Б. Брон.

Первым добился успеха начальник минного отделения минно-торпедного отдела флота военный инженер 3 ранга М. И. Иванов, когда ему в начале июля с огромным риском для жизни удалось разоружить донную неконтактную мину, поднятую со дна моря в районе Очакова. Аппаратуру этой смертоносной находки доставили в Севастополь. Здесь определили схему ее действия, магнитный момент, необходимый для срабатывания замыкателя, рассчитали тактико-технические данные тральных средств[16]. Мина не имела приборов срочности и кратности.

На основании полученных данных инженер Б. Т. Лишневский сконструировал баржевый электромагнитный трал (БЭМТ), который построили в короткий срок. Была выработана методика траления.

Оно осуществлялось путем буксировки БЭМТ катерным тральщиком с деревянным корпусом на пеньковом тросе длиной 200–250 метров. По корме трала на расстоянии 180–200 метров

от него буксировалась деревянная шхуна с питающим обмотку трала агрегатом. Траление проводилось на глубинах от 15 до 50 метров. На глубинах менее 15 метров применялся плотиковый трал, действовавший по тому же принципу, что и баржевый. Его буксировал катерный тральщик, который одновременно служил и питательной станцией. Скорость траления не превышала 2–3 узлов[17].

Впервые трал-баржа вышла на боевое траление 7 июля 1941 года. На ее борту находился конструктор Лишневский. Уже 9 июля была подорвана германская донная неконтактная мина [18].

Экипажи катерных тральщиков изо дня в день, с рассвета и до темного времени, как пахари моря, ежеминутно рискуя жизнью, вели траление Инкерманского створа. В июле баржевым электромагнитным тралом подорвали три мины. Все они рвались в 45–60 метрах от трала, на глубинах 50–65 метров. 10 августа мина взорвалась на глубине 85 метров всего в 20–25 метрах от трала, тот дал небольшую течь.

В конце августа 1941 года было замечено, что мины перестали подрываться от баржевого электромагнитного трала. Возник вопрос: в чем же причина?

Разгадки тайны долго ждать не пришлось.

В один из дней «МО-011» прошел средним ходом как раз над тем местом, где находилась вражеская мина. И вдруг за кормой взвился высокий смерч воды и дыма, катер сильно подбросило вверх. Но все обошлось благополучно. Вскоре о подобных случаях долой командиры «МС)-032» лейтенйнт Г. П. Павлов и «МО-0132» старший лейтенант Е. А. Коргун. Эти катера при возвращении из дозора шли средним ходом в строю кильватера по Лукульскому створу. Неожиданно за кормой «МО-032», шедшего впереди, поднялся вверх огромный султан воды. Катер сильно тряхнуло. Павлов сыграл аварийную тревогу, застопорил ход. При осмотре катера воды в нем не оказалось.

Катера снова дали ход. При повороте на Стрелецкие створы за кормой «МО-032» вновь прогремел взрыв такой же силы. К счастью, и на этот раз катер повреждений не имел.

Все говорило о том, что взрывы мин произошли от шума винтов катера, когда он шел средним ходом. Для проверки этой гипотезы командир ОВР решил выслать «МО-011».

Утро 1 сентября выдалось на редкость ясным и теплым. На небе ни облачка. Лазурное море подернуто легкой рябью. Ничто не напоминало о войне.

На мостике стояли командир звена катеров лейтенант Д. А. Глухов, командир катера лейтенант Н. В. Перевязко и штурман дивизиона. Все наблюдали за поверхностью моря. Внешне моряки

были спокойны, но каждый переживал. «МО-011» лег на боевой курс, дал средний ход. Когда катер-охотник прошел над миной, за кормой прогремел огромной силы взрыв. Палуба заходила ходуном, люди едва удержались на местах, хотя ожидали этого в любую минуту.

«МО-011» не получил повреждений и продолжал галсировать. Помощник командира катера лейтенант М. И. Трофименко записал в журнале координаты подорванной мины.

Второй мощный взрыв произошел в 10–15 метрах от кормы катера. Огромный столб воды и грязи поднялся вверх, а затем обрушился на палубу. Могучая сила швырнула сигнальщика краснофлотца П. Г. Макушина в сторону, он упал на палубу и потерял сознание. К нему подбежал гидроакустик краснофлотец В. Н. Акутин и оказал помощь.

Застопорили ход, осмотрелись. Опасных повреждений катер не имел. Штурманские приборы работали исправно, лейтенант Трофименко отметил в вахтенном журнале место второго взрыва.

Дали средний ход. И снова галсы следовали один за другим.

Вскоре по днищу корабля словно ударили гигантским молотом. Корму подбросило вверх. Оголились винты, издавая оглушительный свист. Всех, кто находился на верхней палубе, сила взрыва толкнула вперед и вверх, сбивая с ног. Моряки, находившиеся в машинном отсеке и в кубриках, попадали. Глухова и Перевязко бросило на ограждение мостика. Моторы заглохли.

Оглушенные люди нескоро смогли ощутить наступившую тишину. Прошла минута, другая, а никто еще не верил в реальность безмолвия. И тут раздался властный голос командира:

— Аварийная тревога! Доложить обстановку!

Помощник командира лейтенант Трофименко бросился осматривать помещения катера. Механик инженер-лейтенант В. В. Кириллов проверял состояние корпуса в машинных отделениях.

На мостик следовали доклады, один тревожнее другого. Кириллов доложил:

— В корпусе пробоины, вода поступает в машинное отделение. Главный старшина Красноперов получил тяжелую травму. Пробоины заделываем, воду откачиваем. Красноперову оказана помощь.

Командир звена лейтенант Глухов стоял на мостике и не вмешивался в действия командира катера. Он, видимо, одобрял их.

Когда стало известно о всех полученных повреждениях и принимаемых мерах, Глухов приказал Перевязко:

— Дайте радиограмму командиру ОВР, доложите обстановку.

В течение нескольких часов шла напряженная борьба за живучесть корабля. Благодаря героическим усилиям моряков «МО-011» остался на плаву. Удалось завести один мотор. Катер ожил. Люди повеселели. В штаб пошло донесение: «Задание выполнил, тяжелораненых нет. Возвращаюсь в базу на одном моторе. Глухов».

Как только охотник ошвартовался, на борт поднялся командующий Черноморским флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский. Он поздравил личный состав с большой удачей и поблагодарил за службу.

Хотя экипаж и уничтожил три мины, их устройство по-прежнему оставалось загадкой. Предстояло снова искать мину, поднимать ее со дна моря и разоружать.

14 сентября 1941 года была обнаружена донная неконтактная мина на одиннадцатиметровой глубине в районе порта Новороссийск[19]. В ее разоружении приняли участие начальник минно-тралыюго отдела флота капитан 3 ранга А. И. Малов, флагманский минер Новороссийской военно-морской базы старший лейтенант С. И. Богачек и инженер Б. Т. Лишневский.

Это были опытные специалисты, уже знакомые с устройством некоторых донных мин. Но они не знали, какие еще «сюрпризы» применил противник, поэтому приняли необходимые меры безопасности.

Когда мину подняли на берег, специалисты решили: чтобы не рисковать сразу всем, к мине пойдет один Лишневский. И все же Богачек не усидел на месте, пошел вслед за ним. Малов тоже направился за товарищами. Но странное дело: никто еще не успел прикоснуться к мине, как вдруг она сработала. Огромной силы взрыв прокатился над побережьем Цемесской бухты. Погибли Богачек и Лишневский, получил тяжелую контузию Малов.

Позже стало известно, что сработал гидродинамический прибор, который предохранял мину от разоружения. Гитлеровцы устанавливали такие приборы на случай, если она оказывалась на поверхности моря или на берегу и не испытывала давления воды.

Другой трагический случай произошел 4 октября 1941 года [20]. На выходе из Севастопольской бухты, в районе Константиновского равелина была обнаружена еще одна мина. Разоружить ее поручили младшему флагманскому минеру флота капитан-лейтенанту И. А. Ефременко, военному инженеру 2 ранга И. И. Иванову и флагмину ОВР капитан-лейтенанту И. В. Щепаченко. В подъеме мины принимал участие водолаз мичман А. Г. Романенко. Ему объяснили, что надо сделать. Водолаз спустился под воду. Осмотрев опасную находку, обнаружил на ней единственный продолговатый выступ, за который можно

прикрепить трос.

Поднявшись на поверхность, Романенко предложил изготовить специальное приспособление для крепления к корпусу мины. Спустившись затем снова под воду, водолаз закрепил на мине приспособление, и таким образом находку доставили на берег. У мины остались только специалисты-минеры. Но едва водолазный бот успел отойти от берега, как раздался взрыв. Погибли капитан-лейтенант Ефременко, военный инженер 2 ранга Иванов и краснофлотец Н. С. Щерба. Капитан-лейтенант Щепаченко был тяжело контужен.

Позднее выяснилось, что фашисты применили на минах новую «ловушку». Одни мины взрывались сразу, как только их поднимали на поверхность воды, другие — под воздействием света.

Трагические случаи не остановили смельчаков в поиске и разоружении фашистских мин. Обстановка настоятельно требовала выработки наиболее эффективных способов борьбы с ними.

По собранным остаткам разорвавшейся мины ученые и специалисты установили, что она является акустической. Проанализировав все случаи, которые произошли при разоружении донных неконтактных мин, специалисты пришли к выводу: разоружать их необходимо под водой, не трогая с места. Сделать это удалось не сразу — лишь в апреле 1942 года. А пока в результате огромной и напряженной работы по противоминной обороне, проделанной в первые месяцы войны, удалось создать следующие средства для борьбы с донными неконтактными минами: баржевый магнитный и электромагнитный тралы (БМТ и БЭМТ), электромагнитный плотиковый трал, акустический трал (БАТ-2), — магнитно-хвостовой трал, катерный электромагнитный трал (КЭМТ-2) и парный петлевой трал. Это позволило только во время обороны Севастополя уничтожить всеми видами тралов и глубинными бомбами 69 мин противника [21].

Другим направлением борьбы с минной опасностью стала непосредственная защита кораблей от донных неконтактных мин путем нейтрализации магнитного поля корабля.

В этом направлении проводились большие работы с участием крупных ученых-физиков Игоря Васильевича Курчатова и Анатолия Петровича Александрова. В их группе работали также научные сотрудники Ленинградского физико-технического института П. Г. Степанов, Е. Е. Лысенко, Ю. С. Лазуркин, А. Р. Регель и лаборант К. К. Щерба. В работе принимали участие и флотские инженеры М. Г. Алексеенко, Б. А. Ткаченко и А. С.

Шевченко.

К сентябрю 1941 года на флоте оборудовали две плавучие станции для размагничивания малых кораблей и подводных лодок. Одну из них возглавил инженер-капитан 3 ранга М. Г. Алексеенко.

Для размагничивания кораблей применялся и другой метод. На корабле проводили специальной конструкции противоминную обмотку, опоясывавшую его изнутри по обоим бортам от кормы до носа. За полчаса до выхода из базы обмотка включалась для прогрева. Этот метод защиты кораблей от мин увеличил безопасность их плавания по фарватерам и рекомендованным курсам.

В целом борьба с донными минами противника велась успешно. Накопленным опытом черноморцы делились с другими флотами.

Минеры флота, работая в содружестве с учеными, при разоружении мин проявляли героизм и мужество, часто рисковали жизнью, шаг за шагом проникая в тайны нового фашистского оружия и вырабатывая средства и тактику борьбы с ним.

Борьба с минной опасностью была не единственной боевой задачей овровцев. Не менее важное значение имела постановка оборонительных минных заграждений. Она началась уже на второй день войны по приказу Наркома ВМФ [22]. Директива Наркома предписывала выставить минные заграждения в районе Севастополя немедленно, а в районах Одессы, Керчи, Новороссийска, Туапсе, Поти и Батуми — по усмотрению командующего флотом.

К этой общефлотской задаче привлекались и корабли ОВР: минный заградитель «Н. Островский» (командир капитан 3 ранга М. И. Фокин, военком старший политрук И. П. Кулинич) и быстроходные тральщики.

Минзаг «Н. Островский» мог принять в четыре минных погреба и на минную палубу до 300 мин типа «1926» и КБ-1, а малых корабельных типа «1908» — до 600. Быстроходные тральщики принимали по 40 мин типа «1908», до 30 мин — типа «1926».

С 23 июня по 13 июля 1941 года в районе главной базы было выставлено минное заграждение морское (МЗ-М), протянувшееся от мыса Сарыч до Евпаторийского маяка. Всего в этом районе было поставлено 3623 мины и 509 минных защитников[23]. Основную часть задачи выполнил экипаж минзага «Н. Островский»[24].

Минные постановки выполнялись и в последующие дни. 17 и

19 июля «Н. Островский» и БТЩ «Якорь» выставили МЗ-М в районе озера Устричное; 10, 13, 14, 16 и 17 июля эсминец «Фрунзе» и БТЩ «Т-16» — у Керчи; с 24 по 30 июня БТЩ «Т-16» и «Т-27» совместно с крейсером и тремя канонерскими лодками — у Одессы; с 25 по 30 июня эсминец «Фрунзе» и БТЩ «Взрыв» — у Новороссийска; 17 июля БТЩ «Трал», «Т-16», «Искатель» и канлодка — у Анапы; 18 и 19 июля эсминец «Фрунзе» и БТЩ «Т-16» — у Туапсе; 15, 19, 20 и 22 июля БТЩ «Искатель» — у Анакрия и Гудауты[25].

Все минные постановки производились скрытно, в ночное время, и противник их не обнаружил.

Позднее, когда гитлеровцы подошли к Севастополю, командир минзага «Н. Островский» капитан 3 ранга Фокин получил приказание заминировать фарватер у Евпаторийского маяка. На подготовку к выполнению этого задания отводилось мало времени, обстановка требовала быстроты действий. Ночью, при отсутствии навигационных ориентиров на берегу минирование фарватера, несмотря на трудности, осуществили своевременно и точно. Капитан 3 ранга Фокин за эту операцию был награжден орденом Красного Знамени. Образец четкой работы показал штурман корабля старший лейтенант А. В. Картавенко. В исключительно сложной навигационной и минной обстановке он добился высокой точности кораблевождения.

Все оборонительные минные постановки у военно-морских баз корабли-заградители производили, опираясь на развернутые гидрографами манипуляторные пункты и довоенную триангуляционную сеть. Основным методом координирования минных линий была обратная засечка, при этом прокладка велась на планшетах с нанесенными гонеометрическими сетками. Иногда на берегу разбивались временные створы, на воде устанавливались плавучие ограждения, показывающие минзагам границы минных линий.

Координировали постановку минных заграждений гидрографы старший лейтенант А. Ф. Семитко, капитан-лейтенант И. П. Алдохнн, лейтенанты М. С. Аксенов и А. Р. Азаренок. Они работали в тесном взаимодействии с флагманским штурманом ОВР капитан-лейтенантом И. И. Дзевялтовским.

Всего в 1941 году в районах военно-морских баз овровцы выставили 8371 мину и 1378 минных защитников [26].

Помимо оборонительных минных заграждений корабли Черноморского флота производили активные постановки мин у берегов, занятых противником. В этих операциях принимали участие и быстроходные тральщики ОВР, поставившие 159 мин различных образцов[27].

Активные действия кораблей ОВР по постановке мин в первые месяцы войны позволили успешно осуществлять эти задачи и в последующие периоды боев на Черном море. Так, например, в 1942 году активно проводились минные постановки в Азовском море. Для этого использовались сторожевые катера типа МО-4. Они принимали по 6 мин «А-1–4» и до 12 мин «Мираб». К выполнению таких задач катера-охотники не были приспособлены. Пришлось убрать с них бомбосбрасыватели, а на их место установить рельсы и минные скаты. Это создавало удобство для погрузки мин, обеспечивало надежное их крепление и безопасность при постановке. При этом остойчивость катера-охотника не нарушалась.

В июне 1942 года минные банки[28] поставили также в районах Мариуполя, Таганрога, у косы Белосарайской, у мыса Зюк, Казантин и Хрони. Всего было выставлено более 100 мин.

Для того чтобы читатель имел представление о масштабах минных постановок и их результативности, приведем небольшую справку: за весь период войны корабли и самолеты Черноморского флота выставили 11527 различных мин и минных защитников. На них подорвались и затонули 56 судов противника общим водоизмещением 37781 тонна [29].

В связи с постановкой оборонительных минных заграждений в районах военно-морских баз плавание советских кораблей и транспортов в этих районах осуществлялось только по фарватерам и рекомендованным курсам. В районе главной базы действовало шесть фарватеров, из них два (№ 1 и № 6) шли вдоль берега. Судоводители руководствовались лоцией военного времени. Штатные маяки и огни были погашены или переведены на особый режим работы. Гидрографы в сжатые сроки развернули более 60 новых мобильных средств навигационного оборудования, обеспечивавших безопасность плавания советских кораблей и транспортов в любое время суток и в различных метеорологических условиях на фарватерах, ведущих к Севастополю, Одессе, Новороссийску, Батуми и к другим базам флота [30].

В условиях плавания по узким фарватерам потребовались не только четкие действия средств навигационного оборудования, но и своевременная информация штабов соединений и кораблей о быстро менявшейся минной обстановке в районах военно-морских баз. Осуществлялась и лоцманская проводка по фарватерам транспортов, вспомогательных судов, а в отдельных случаях и боевых кораблей, особенно в плохую видимость.

Задача обеспечения входа и выхода кораблей из военно-морских, баз также возлагалась на соединения ОВР.

В конвоях

Черноморский флот с первых дней войны вел активные действия по защите своих коммуникаций. Эта задача решалась в системе повседневной боевой деятельности каждой военно-морской базы в пределах ее операционной зоны. Главная ответственность за оборону морских коммуникаций, за безопасность плавания по фарватерам лежала на кораблях соединений ОВР.

Для осуществления противолодочной обороны соединения ОВР располагали сторожевыми катерами типа МО-4 или малыми охотниками за подводными лодками. Это был довольно удачный по своей конструкции катер, отличавшийся высокими мореходными качествами и живучестью. Благодаря отличным обводам он мог плавать даже при семи-восьмибалльном ветре. Имея запас топлива 6 тонн, он обладал значительной дальностью плавания: при скорости 24 узла — 323 мили, а при 8-узловой скорости — до 800 миль [31]. Вооружение составляли две 45-мм полуавтоматические пушки, два пулемета калибра 12,7 мм, значительное количество глубинных бомб и две дымовые шашки. Главным недостатком было отсутствие современных средств обнаружения подводных лодок и слежения за ними.

К поиску подводных лодок противника привлекались и самолеты МБР-2, а также береговые теплопеленгаторные и гидроакустические станции.

Противолодочная оборона, осуществлявшаяся соединениями ОВР, охватывала все операционные зоны военно-морских баз.

Систематически три малых охотника и два самолета МБР-2 в утренние и вечерние часы вели поиск подводных лодок в районах рекомендованных курсов и входных фарватеров. Кроме того, во всех базах стояли боковые заграждения с противолодочными и противокатерными сетями при входе в порт.

Противокатерная оборона осуществлялась во взаимодействии с другими видами обороны и дозорной службой. Для предотвращения прорыва в базу торпедных катеров противника в оперативном подчинении ОВР находились подразделения береговой артиллерии, а также силы и средства охраны рейда. В главной базе в оперативном подчинении ОВР находился 2-й отдельный артиллерийский противокатерный дивизион береговой обороны четырехбатарейного состава [32], прикрывавший непосредственные подходы к линии боновых заграждений. Командир дивизиона имел прямую связь с командным пунктом ОВР. В задачу охраны рейда входило

прикрытие боновых заграждений у входа в Северную бухту. Для этого на Константиновском равелине были размещены счетверенные и отдельные пулеметы. Кроме того, там же дислоцировалась 259-я зенитная батарея (четыре 37-мм пушки), которая должна была противодействовать торпедным силам противника, если бы те попытались прорваться к боновым заграждениям. С моря походные фарватеры прикрывала плавбатарея № 3.

Благодаря хорошо организованной противокатерной обороне коммуникаций за весь период войны торпедные катера противника не предприняли ни одной попытки прорыва в базу.

Корабли ОВР осуществляли дозорную службу во всех военно-морских базах. Управление ими, главным образом по радио, осуществляли командиры ОВР с береговых командных пунктов. В поддержке дозора находились дежурная батарея береговой артиллерии и три катера-охотника в пятнадцатиминутной готовности. В главной базе в поддержку дозора включались также самолеты МБР-2, находившиеся в оперативном подчинении командира ОВР.

В районе главной базы были установлены одна круглосуточная позиция дальнего дозора, расположенная за внешней кромкой минного заграждения, а за его внутренней кромкой — четыре круглосуточные позиции ближнего противолодочного дозора.

В связи с тем что авиация противника продолжала постановку мин, пришлось дополнительно выделять до тридцати катеров в темное время суток на внешний рейд по оси фарватера, а также на внутренний рейд Северной и Южной бухт. С появлением в районе Севастополя торпедоносцев и торпедных катеров противника для наблюдения за обстановкой дополнительно выставлялся один малый охотник.

Дозорную службу несли эсминцы, быстроходные тральщики, малые охотники и катерные тральщики.

В Новороссийской военно-морской базе с начала боевых действий дозор осуществлялся катерами-охотниками и торпедными катерами на линии Мысхако, мыс Дооб. После постановки минного заграждения дозорную линию вынесли за его внешнюю кромку. В дальнейшем, после перебазирования в Новороссийск крейсеров и эсминцев, дозор внутри минного заграждения в Цемесской бухте несли один-два торпедных катера (только ночью), за внешней кромкой заграждения — эсминец или быстроходный тральщик и один-два малых охотника за подводными лодками. С августа 1941 года эсминцы и быстроходные тральщики в дозор не выходили.

После оставления нашими войсками Новороссийска дозорные линии были развернуты на подходах к Геленджику, однако в ночное время в Цемесскую бухту высылались два-три торпедных катера, где они несли дозор у восточного берега.

В Туапсинской ВМБ, на подходах к Туапсе и Сочи действовали три позиции дозоров в составе катеров-охотников, малых катеров типа КМ и катерных тральщиков.

В Потийской ВМБ дозор располагался на подходах к Батуми и Поти, с удалением от них на 20 миль. Всего было развернуто пять позиций. Задача дозоров выполнялась двумя тральщиками типа «Доротея» и катерными тральщиками[33]. Во взаимодействии с береговыми постами службы наблюдения и связи и береговой артиллерией дозорные корабли обеспечивали непрерывное наблюдение в своих районах моря.

Несмотря на огромные трудности — неблагоприятную погоду, удары с воздуха, атаки торпедных катеров противника, экипажи дозорных кораблей успешно справились с выполнением боевых задач. Во всех столкновениях с противником моряки вели себя мужественно и стойко.

22 сентября 1941 года «МО-022» (командир младший лейтенант И. А. Тулупов) в районе Тендры подвергся атаке десяти «Юнкерсов-87». Они поочередно заходили и пикировали на него. Комендоры и пулеметчики охотника вели интенсивный огонь. На катере появились убитые и раненые. В критический момент боя, когда пулеметный расчет полностью вышел из строя, политрук Н. Н. Щекочихин встал к пулемету и вел огонь, пока не был ранен. Бесстрашие и самоотверженность политрука произвели сильное впечатление на моряков. Каждый на своем боевом посту действовал мужественно и четко. Во время боя погиб командир «МО-022» коммунист младший лейтенант Тулупов.

Личный пример коммунистов в боевой обстановке, самообладание и выдержка, с которыми они действовали в самые трудные минуты боя, зачастую с риском для жизни, — все это стало одной из основных форм партийного воздействия на личный состав. Видя, как самоотверженно ведут себя коммунисты, моряки проникались их мужеством, брали с них пример.

Атаку самолетов удалось отбить. Оставшиеся в живых боролись за жизнь «охотника». Но пробоин было много, вода поступала во внутренние помещения. Чтобы спасти катер, пришлось посадить его на мель [34].

2 июня 1942 года «СКА-053» (командир лейтенант В. Г. Михайлюта) в районе Херсонесского маяка атаковали «юнкерсы», сбросившие 12 бомб[35]. Катер получил серьезные повреждения.

Погибли командир лейтенант Михайлюта и политрук П. Н. Сухий. Остальные члены экипажа под руководством боцмана старшины 2-й статьи А. П. Минкина сумели заделать пробоины и привести катер в Камышовую бухту.

Одним из важных видов защиты морских сообщений от воздействия надводных, подводных сил и авиации противника была конвойная служба. Корабли соединений ОВР принимали в ней самое активное участие, а зачастую являлись основными силами охранения транспортов.

В первые дни войны осуществлялся самостоятельный переход одиночных транспортов, преимущественно в темное время суток, без какого-либо сопровождения или в охранении одного малого охотника. Каждая военно-морская база охраняла транспорты в пределах своих операционных зон: Одесская ВМБ обеспечивала район от Одессы до Ак-Мечети, ОВР главной базы — от Ак-Мечети до Феодосии, Новороссийская ВМБ — от Феодосии до Сочи, Потийская ВМБ — от Сочи до Батуми [36]. Обеспечение плавания транспортов в Азовском море и Керченском проливе возлагалось на Керченскую ВМБ.

С 26 июня 1941 года на театре стала действовать система конвоев — охранения транспортов боевыми кораблями и катерами. В конце июля 1941 года в штабе флота был создан отдел обеспечения коммуникаций[37].

В первый месяц войны все трассы морских сообщений проходили вдоль берегов, плавание в открытом море исключалось. Транспорты, идущие из Батуми в Одессу, должны были заходить в Новороссийск, Феодосию, Севастополь, Ак-Мечеть для смены охранения и получения информации об оперативной обстановке.

В ноябре 1941 года на всем Черноморском театре система проводки конвоев изменилась. Конвоирование стало сквозным. Транспорты, не меняя охранения и лоцманов, шли от порта погрузки до порта назначения. Метод защиты конвоев в море в зависимости от оперативной обстановки на театре и характера действий сил противника изменялся. Походный ордер строился из расчета главной опасности и был преимущественно кольцевым.

Опыт организации конвоев в первые месяцы войны стал основой при разработке «Положения о конвойной службе», утвержденного Военным советом флота 26 марта 1942 года [38]. Этот документ рекомендовал методы уклонения транспортов от атак самолетов, торпедных катеров и подводных лодок, а также излагал обязанности командира конвоя и начальников конвойной службы.

Для конвоирования транспортов флот мог выделить 60 малых охотников, 12 быстроходных тральщиков и 17 эсминцев.

Основные задачи морских перевозок и маршруты перехода конвоев во многом зависели от обстановки на сухопутном фронте. Корабли ОВР испытывали предельное напряжение. Только за период с 22 июня по 31 декабря 1941 года корабли и катера соединения Охраны водного района главной базы прошли в конвоях 180 620 миль [39].

Противник вел активные боевые действия против советских конвоев, используя для этого главным образом авиацию. В мае 1942 года на коммуникациях появились его торпедные катера, а в период борьбы за Кавказ и подводные лодки.

Примеров мужественной борьбы моряков-овровцев с фашистской авиацией и ее корабельными силами немало.

10 августа 1941 года «МО-055» (командир старший лейтенант М. И. Малахов) и «МО-095» (командир старший лейтенант Ф. И. Коренной) и канлодка «Красная Армения» сопровождали конвой, следовавший из Одессы в Николаев. Ночь прошла спокойно. А на рассвете появились «юнкерсы». На кораблях объявили боевую тревогу, и с приближением самолетов открыли артиллерийско-пулеметный огонь. Вскоре расчет носового орудия старшины 2-й статьи А. И. Рощина («МО-055») поразил ведущий самолет. Машина вспыхнула и, резко снижаясь с креном на левое крыло, упала в море. Строй самолетов рассеялся. Они сбросили бомбы вдали от конвоя и улетели на север.

Но тут на горизонте появилась вторая группа «юнкерсов». Разом ударили корабельные зенитки, заработали крупнокалиберные пулеметы. И вдруг раздалась команда:

— Прекратить огонь!

В небе появились советские истребители. Один из них вступил в бой с Ю-88. Когда кончился боезапас, истребитель пошел на таран. В небе блеснула шарообразная вспышка, в воду посыпались обломки двух самолетов. Летчик истребителя младший лейтенант Б. Г. Черевко спустился на парашюте и был спасен моряками «МО-055».

Конвой благополучно прибыл в Николаев [40].

Подводя итог действиям сил ОВР в первые месяцы войны, можно без преувеличения сказать, что в войну они вступили организованно. Несмотря на тяжелую минную обстановку, личный состав ОВР в короткие сроки сумел освоить новые методы борьбы с донными неконтактными минами, обеспечить безопасность плавания кораблей и транспортов в районах военно-морских баз. Черноморские фарватеры были открыты для плавания. Противнику не удалось нарушить морские

коммуникации и сорвать снабжение советских войск.

Крым в огне

Враг не прошел

30 октября 1941 года в 16 ч 35 мин береговая батарея № 54 (командир лейтенант И. И. Заика), расположенная примерно в 40 километрах от Севастополя в районе деревни Николаевка, открыла огонь по мотопехоте и танкам бригады генерала Циглера, наступавшей вдоль морского побережья. Батарейцы вступили в бой с превосходящими силами противника и остановили его продвижение[41]. Этот день принято считать днем начала героической обороны Севастополя.

Утром 31 октября вступили в бой с самолетами противника катера-охотники «МО-091» и «МО-0131», находившиеся в бухте Ак-Мечеть. Фашистские бомбардировщики были своевременно обнаружены на подходе к бухте. На катерах сыграли боевую тревогу.

На «МО-0131» у зенитного пулемета правого борта занял место боцман старшина 1-й статьи С. П. Рокотов, а у пулемета левого борта — минер старшина 2-й статьи Н. Ф. Туманов. Комендоры приготовились к ведению огня по воздушному противнику.

Командир катера младший лейтенант И. Г. Черняк приказал завести моторы. Мотористы старшина 2-й статьи М. Д. Никулин, краснофлотцы П. А. Сытник и П. А. Лобанов быстро выполнили команду, и черев несколько минут катер вышел из бухты. Моряки замерли у пушек и пулеметов, не спуская глаз с самолетов. Их было одиннадцать.

Три «юнкерса» отделились от общей группы и, описав круг, ринулись на «МО-0131». Вот они уже в зоне обстрела. Но командир не дает команду на открытие огня.

— Пусть подойдут поближе, — говорит он своему помощнику лейтенанту В. Ф. Гриценко.

Самолеты вот-вот сбросят бомбы.

— По фашистским самолетам огонь! — командует младший лейтенант Черняк.

Ударили сорокапятки и крупнокалиберные пулеметы. Комсомольцы старшина 2-й статьи А. Т. Смирнов, краснофлотцы В. В. Малышев и П. А. Спиров сосредоточенно и внешне спокойно посылают снаряд за снарядом.

«Юнкерсы» отвернули, но в самый последний момент один из них успел сбросить серию бомб. Рулевой краснофлотец А. П. Григорьев, выполняя команды Черняка, уводит катер от места падения бомб.

Первая атака «юнкерсов» сорвана. Но на катер заходит новая

тройка пикирующих бомбардировщиков.

— Огонь! — И пулеметная трасса косо пересекает фюзеляж ведущего самолета.

— Цель поражена! Вижу дымный шлейф, — докладывает сигнальщик старший краснофлотец А. Т. Решеткин.

«Юнкерс» резко пошел на снижение. В черном дыму замелькали красные языки пламени, вскоре охватившие всю машину.

Две черные фигуры отделились от горящего «юнкерса». Над ними взметнулись светлые облачка парашютов. Вот их купола расправились и, подгоняемые легким ветерком, стали снижаться.

— Малый вперед! — приказал командир катера. — Сигнальщику наблюдать за воздухом.

В это время на смену одной группе «юнкерсов» подоспела другая — в составе 21 самолета. И их атака успешно отбита. «МО-0131» малым ходом приближался к месту приводнения парашютистов.

По команде младшего лейтенанта Черняка боцман Рокотов быстро спустил на воду шлюпку. Фашистские летчики уже успели отстегнуть лямки парашютов и держались в воде на надувных жилетах. Их подобрали и позднее доставили в Севастополь.

Мужественно сражался с воздушным противником и экипаж «МО-091». Когда была сыграна боевая тревога, командир катера лейтенант В. Е. Москалюк находился на инструктаже у старшего морского начальника, и когда добежал до причала, его помощник лейтенант Л. Н. Осечников уже вывел катер из бухты. Здесь и насели на охотник «юнкерсы». Рулевой краснофлотец И. В. Нилович едва успевал выполнять команды и выводить катер из-под ударов. Одна из бомб разорвалась совсем близко. Борт не выдержал. В пробоину хлынула вода. Механик воентехник 2 ранга А. Д. Плохотников возглавил работу по борьбе с водой.

Налет продолжался. Бомбы рвались и рвались. Над палубой непрерывно свистели осколки. Они решетили корпус катера-охотника.

Сраженный осколком, упал рулевой Нилович. По приказанию лейтенанта Осечникова его место занял комсомолец краснофлотец Ю. В. Романенко. Но тут же Осечников упал. Выбыл из строя и Романенко. Носовая пушка замолкла. Стрелять некому.

Тяжело раненный комсомолец краснофлотец Н. Р. Салов, превозмогая боль, привстал на колени у станины орудия. По его лицу струилась кровь, но он нашел силы и зарядил пушку. Выбрав момент, когда силуэт самолета оказался в прицеле, нажал на спуск.

Снаряд угодил в левый мотор «юнкерса». Пламя охватило

фюзеляж, перебросилось на, плоскости. Не выходя из пике, бомбардировщик врезался в воду.

Через час «МО-0131» и «МО-091» уходили в Севастополь.

Тем временем упорные бои продолжались в районе 54-й батареи. Фашисты предпринимали одну атаку за другой. Метким огнем артиллеристы наносили гитлеровцам значительный урон. Батарейцы не дрогнули и тогда, когда противнику удалось прорваться на их позицию.

Почти четверо суток отважные артиллеристы вели бой с превосходящими силами врага, задерживая его продвижение к Севастополю. 2 ноября в 16 ч 40 мин с батареи № 54 поступило последнее донесение. Высланные на помощь батарейцам тральщик «Искатель» (командир капитан-лейтенант В. А. Паевский, военком старший политрук С. П. Хохлов) и два катера-охотника — «МО-061» (командир лейтенант С. Т. Еремин) и «МО-031» (командир старший лейтенант А. С. Осадчий) приняли на борт 28 человек, спустившихся с обрыва. Часть оставшихся бойцов во главе с лейтенантом И. И. Заикой пробились к партизанам [42].

В боевой деятельности кораблей и катеров Охраны водного района наступил новый этап — непосредственное участие в обороне Севастополя. Это потребовало огромного напряжения духовных и физических сил всего личного состава.

Организация обороны главной базы с моря осуществлялась силами и средствами Охраны водного района. Она включала в себя оборонительные минные заграждения, выставленные на подступах к ней в первые дни войны, три ряда бонов с противолодочными сетями при входе в Северную бухту, корабельные дозоры и береговые наблюдательные посты. Наблюдение вели также гидроакустическая станция на Херсонесском маяке, две теплопеленгаторпые станции и посты противоминного наблюдения. Оборона базы с моря была полностью отработана еще до начала боев за Севастополь.

С выходом немецко-фашистских войск к передовым оборонительным рубежам Севастополя пришлось пересмотреть вопрос о базировании кораблей ОВР. В Стрелецкой бухте для выполнения боевых задач остались тральщик «Т-27», десять катеров-охотников из 1-го и 2-го дивизионов и их управления, девять катеров типа КМ из 3-го дивизиона и его управление, семнадцать катерных тральщиков из 9-го и 12-го дивизионов и их управление, ОХР в полном составе, плавбатарея № 3. Все остальные корабли и катера ОВР были перебазированы в Туапсе. Кроме того, в Севастополе оставались оперативно подчиненные ОВР двенадцать торпедных катеров, шесть самолетов МБР-2 и

манипуляторная служба гидрографического отдела флота[43].

В Туапсе были переброшены также часть береговой базы ОВР во главе с подполковником Г. Ф. Коленовым и балаклавская судоремонтная мастерская во главе с начальником военным инженером 3 ранга В. А. Капкиным. В Севастополе остались часть довольствующих отделений береговой базы во главе с интендантом 3 ранга П. М. Пырко и судоремонтная мастерская в Стрелецкой бухте (начальник В. Д. Дмитриев, а с 14 февраля 1942 года младший воентехник Е. В. Размологов).

Управление всеми кораблями, катерами и подразделениями осуществлялось с командного пункта ОВР, который с 13 ноября 1941 года располагался в штольне Карантинной бухты.

Гитлеровцы предпринимали огромные усилия, чтобы подавить оборону города с моря, не допустить входа и выхода советских кораблей и транспортов из главной базы. В этих целях они использовали авиацию и артиллерию, продолжали минировать севастопольские фарватеры.

Командование ОВР несло ответственность за организацию и безопасность плавания по севастопольским фарватерам. Их противоминная оборона обеспечивалась системой противоминных береговых и морских постов, тралением в ночное время донных неконтактных мин. Овровцы осуществляли противолодочную, противокатерную и противовоздушную оборону входящих и выходящих из главной базы конвоев, прикрывали их дымовыми завесами от артогня береговой артиллерии противника, в темное время суток несли ближний противолодочный дозор.

…8 ноября 1941 года катер-охотник «МО-0111» (командир лейтенант Г. Ф. Бондаренко) сопровождал плавучий док, буксируемый ледоколом «Торос» из Керчи в Новороссийск. В Керченском проливе в районе мыса Опук на конвой вышел в атаку Ю-88. «МО-0111» отогнал его артиллерийским огнем. Самолет вынужден был сбросить бомбы неприцельно. Однако вскоре на конвой налетело еще три Ю-88, посыпались бомбы. И вновь удалось отразить атаку, при этом зенитный расчет «МО-0111» сбил один «юнкерс».

В течение пяти часов продолжались почти непрерывные атаки самолетов противника. Катер-охотник вел интенсивный артиллерийско-пулеметный огонь. Метким выстрелом из носового орудия, которым командовал старшина 2-й статьи В. Н. Попов, был сбит еще один самолет противника.

Плавучий док и ледокол «Торос», на котором находились 300 человек, в том числе около 100 эвакуированных детей, благополучно прибыли в Новороссийск.

О героизме и отваге личного состава «МО-0111» свидетельствует выписка из вахтенного журнала катера-охотника: «Восхищаемся героическим экипажем «МО-0111». Будучи пассажирами ледокола «Торос» в день 24-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, мы наблюдали самоотверженную, смелую и героическую защиту ледокола и плавдока от фашистских стервятников. За сравнительно короткое время два самолета на глазах пассажиров были сбиты метким огнем героического экипажа 0111. Этот героический поступок воодушевил всех, даже маленькие дети в один голос закричали: «Наши сбили гадов». Радостью и благодарностью были наполнены сердца всех пассажиров по отношению к вашему славному и мужественному экипажу. Разите еще метче и успешнее, дорогие товарищи, фашистских варваров, напавших на нашу Родину. Желаем дальнейших успехов!..»[44]

…31 декабря 1941 года транспорт «В. Чапаев», совершив переход от берегов Кавказа, приближался к Севастополю. Три катера-охотника и четыре торпедных катера встретили его у мыса Феолент и сопровождали в базу. Как только «В. Чапаев» взял курс на Инкерманские створы, противник открыл по нему артиллерийский огонь. Катера сразу же поставили дымовую завесу. Противник безрезультатно выпустил 37 снарядов.

К середине ноября 1941 года советские корабли пользовались только фарватерами № 2 и № 3. Более удобным и оборудованным был фарватер № 3, который вел к берегу с открытого моря. Он состоял из двух колен шириной три мили. В начале его стоял светящийся буй, подход к которому осуществлялся, как правило, ночью. Для обеспечения прохода по фарватеру кораблей, идущих с моря, к расчетному времени из главной базы высылался тральщик «Т-27», на котором находились лоцман и штурман дивизиона. В условиях плохой видимости в помощь тральщику выделялся один катер-охотник, который находился у подходного буя. В случае ухудшения видимости тральщик и катер-охотник периодически включали прожекторы для ориентировки подходящих судов. После встречи они шли за тральщиком.

Важную роль в обеспечении выхода кораблей и транспортов из главной базы и входа в нее сыграл манипуляторный отряд гидрографического отдела флота. Всеми средствами манипуляторных пунктов управлял дежурный по отряду, находившийся в подчинении оперативного дежурного ОВР.

Корабли, подходящие с моря к Севастополю, запрашивали о включении огней, и оперативный дежурный отряда, получив соответствующее разрешение, отдавал приказания командирам манпунктов или начальникам маяков.

Движение по фарватерам в период обороны Севастополя было чрезвычайно напряженным. За этот период зафиксировано 15 884 входа и выхода кораблей и различных судов[45].

В трудные для защитников города декабрьские дни по приказанию командования Севастопольского оборонительного района корабли ОВР активно участвовали в артиллерийской поддержке сухопутных войск. Так, с 1 по 29 декабря 1941 года тральщики «Искатель», «Т-27», «Взрыв», «Мина», «Трал», «Взрыватель» и «Груз» провели 29 стрельб, израсходовали 659 100-мм снарядов[46]. Стрельбы велись по скоплению живой силы и боевой техники противника, находившегося в 35–50 кабельтовых. По оценке командования, все стрельбы оказались успешными.

В ноябре-декабре 1941 года корабли ОВР лишь на короткое время заходили в Стрелецкую бухту и, пополнив необходимые запасы, вновь спешили на выполнение боевых заданий.

Навстречу свинцовой метели

В конце декабря 1941 года Закавказский фронт и Черноморский флот провели Керченско-Феодосийскую десантную операцию, целью которой было освобождение Керченского полуострова, оказание помощи защитникам Севастополя. В осуществлении этой десантной операции активное участие приняли и корабли ОВР.

Вечером 25 декабря катера-охотники «МО-034» (командир старший лейтенант И. В. Леднев), «МО-084» (командир лейтенант А. Г. Кривоносое), «МО-018» (командир лейтенант Ф. С. Дьяченко), «МО-088» (командир старший лейтенант Ф. И. Вечный) приняли десантников и вышли из Тамани. Прибыв к линии исходного положения, легли в дрейф. Утром 26 декабря по сигналу командира высадки катера перестроились в кильватер. Головным шел «МО-084», на борту которого находились командир 4-го дивизиона малых охотников капитан-лейтенант А. И. Захаров и военком старший политрук С. В. Комаров. Командир 8-го дивизиона катеров-охотников капитан-лейтенант А. А. Жидко и военком политрук Н. П. Попов шли на «МО-088».

Катера взяли курс на Камыш-Бурун.

При входе в бухту противник осветил катера и открыл артиллерийский огонь. Подавляя его, катера полным ходом пошли на прорыв.

«МО-084» первым ворвался в бухту и высадил бойцов, затем вышел на внешний рейд. Во время перестрелки в «МО-018» попал снаряд, катер лишился хода. Увидев это, лейтенант Кривоносов подошел к нему, снял 70 десантников и успешно высадил их на берег. Однако при отходе в катер угодил снаряд. Загорелся и взорвался боезапас. Орудийный расчет носового орудия полностью вышел из строя. Вскоре огонь удалось потушить, и катер возвратился в Тамань.

Успешно высадил десантную группу старший лейтенант И. В. Леднев, но при этом катер получил повреждение. Многие моряки были ранены, в том числе и командир. В Тамани всех раненых отправили в лазарет. Командование принял лейтенант В. В. Пономарев. И снова катер пошел к плацдарму.

Тем временем в районе высадки противник еще более усилил противодействие. Оценив обстановку, лейтенант Пономарев решил отвлечь огонь на себя, чтобы остальные катера могли высадить бойцов. Вокруг «МО-034» рвались снаряды, мины, свистели пули. Но никто не дрогнул в этой неравной схватке. Моряки действовали уверенно и расчетливо. Их снаряды метко

разили огневые точки врага. Воспользовавшись этим, другие катера успешно высадили десантников.

В этом бою лейтенант Пономарев погиб.

На катере возник пожар. Начал рваться боезапас. Но моряки продолжали бороться с огнем и стрелять по врагу. Вот уже носовая часть катера стала погружаться. Вышло из строя носовое орудие, погиб весь его расчет. В строю осталась одна кормовая пушка. Героический экипаж сражался до тех пор, пока палуба не сравнялась с водой. Оставшиеся в живых четыре моряка бросились в воду и выбрались на берег. Через трое суток им удалось пробиться к десантникам.

Во время прорыва к месту высадки серьезно пострадал «МО-088». В моторный отсек попала вражеская мина, в нескольких местах осколки пробили днище, вышли из строя двигатели, в отсеке возник пожар. Несколько моряков погибли, оставшиеся в живых боролись с огнем. С большим трудом пожар удалось ликвидировать. Малые пробоины заделали, а под днище завели пластырь. И все это — под ожесточенным огнем противника.

Благодаря самоотверженным действиям личного состава, распорядительности командира и механика «МО-088» остался на плаву и был отбуксирован в базу на ремонт.

В этой же десантной операции серьезные повреждения получил «МО-078». Разорвавшийся вблизи катера снаряд вывел из строя личный состав носовой пушки. Загорелся кранец с боезапасом. Увидев пламя, раненый комендор комсорг старшина 2-й статьи А. А. Богданов ползком добрался до горящего кранца и по одному снаряду выбросил весь боезапас в воду. За мужество и самоотверженность, проявленные при спасении катера, Богданов был награжден орденом Красного Знамени.

Большая группа кораблей ОВР участвовала в Феодосийском десанте. В отряд высадочных средств вошли два тральщика («Щит», «Т-16») и двенадцать катеров-охотников: «МО-051», «МО-061», «МО-0131», «МО-032», «МО-052», «МО-013», «МО-058», «МО-068», «МО-064», «МО-074», «МО-014» и «МО-063», а также буксир «Кабардинец». Командиром отряда был назначен капитан-лейтенант А. П. Иванов, работник оперативного отдела штаба флота, военкомом — старший политрук В. И. Еремеев[47].

Кроме того, корабли ОВР входили в отряды охранения транспортов. В первый отряд вошли тральщики «Трал», «Груз», «Защитник» и катера-охотники «МО-0128», «МО-012», «МО-042», «МО-095»; во второй отряд — катера-охотники «МО-021», «МО-0111», «МО-0121», «МО-022», «МО-0102», «МО-094» и тральщик «Взрыв».

Отряду высадочных средств предстояло высадить штурмовой отряд морских пехотинцев (командир старший лейтенант А. Ф. Айдинов, политрук Д. Ф. Пономарев), группу разведчиков (командир старший лейтенант П. Л. Егоров) и три группы гидрографов, которые возглавляли лейтенант А. М. Вейнблат, главный старшина Г. А. Степанов и старшина 1-й статьи Данилов [48]. Всем трем группам гидрографов вместе с морскими пехотинцами предписывалось высадиться на защитный мол, захватить маяк и зажечь его огонь. В голове защитного мола необходимо было зажечь красный постоянный огонь, а в голове широкого мола — белый постоянный, а также по два огня на причалах для облегчения швартовки кораблей.

Для обеспечения подхода кораблей к порту выделялись две подводные лодки. В задачу «М-51» (командир капитан-лейтенант В. М. Прокофьев) входило: стать на якорь в 4 милях к востоку от мыса Ильи и светить зеленым огнем в секторе 45–265° в сторону моря, то есть быть визуальным ориентиром для кораблей десанта. На лодке находился гидрограф лейтенант А. Г. Витченко, обеспечивавший ее выход в заданную точку.

Другой лодке — «Щ-201» (командир капитан 3 ранга А. И. Стрижак), на борту которой находился гидрограф капитан-лейтенант Е. П. Августинович, предстояло выставить в 11 милях к юго-востоку от порта Феодосия два портативных светящихся буя с красным и белым проблесковыми огнями.

Огонь намечалось установить также на отвесной скале Эльчан-Кая (Корабль-камень), находящейся в нескольких милях от южного побережья Керченского полуострова. Это поручили комсомольцам лейтенантам Д. Г. Выжулу и В. Е. Моспану. В ночь на 28 декабря они скрытно высадились с подводной лодки «Щ-203» на резиновой шлюпке, добрались до обледенелой скалы и, с большим трудом поднявшись с аппаратурой на ее вершину, установили там ацетиленовый фонарь. Этот огонь надежно обеспечивал подход наших кораблей с десантом к берегу и являлся хорошим ориентиром для броска к Феодосии[49].

28 декабря после полудня была произведена посадка бойцов на малые охотники и тральщики.

«МО-013» (командир лейтенант А. В. Власов) принял группу разведчиков и морских пехотинцев. На борту находились командир отряда капитан-лейтенант А. П. Иванов и военком старший политрук В. И. Еремеев. На «МО-0131» (командир младший лейтенант И. Г. Черняк) были приняты три группы гидрографов и морских пехотинцев. На этом катере вышли в море командир звена старший лейтенант Г. Д. Пупков и политрук звена В. Д. Малахов. На «МО-032» (командир старший лейтенант

Г. П. Павлов) находились командир звена П. И. Жуков, командир штурмового отряда старший лейтенант А. Ф. Айдинов и военком политрук Д. Ф. Пономарев с 40 бойцами. На «МО-064» (командир лейтенант М. В. Ковалюк) и на «МО-074» (командир старший лейтенант В. И. Гайдай) разместилась подрывная партия, возглавляемая старшим лейтенантом В. Н. Гунбиным.

«МО-052» (командир лейтенант В. В. Селифанов) принял 75 десантников. На катере находились командир 2-го дивизиона малых охотников старший лейтенант Г. Г. Генералов, военком батальонный комиссар Я. С. Тарасов, артиллерист 2-го дивизиона старший лейтенант А. П. Бедерев, артиллерист 1-го дивизиона лейтенант В. В. Варлей. На «МО-051» (командир лейтенант С. А. Бычков) на борту были командир звена старший лейтенант И. С. Соляников и старший военфельдшер Д. Н. Коваленко. Другие катера-охотники приняли по 45 бойцов. На тральщиках «Щит» и «Т-016» разместились 900 десантников с оружием и полной выкладкой.

В 13 ч транспорт «Кубань» в охранении двух катеров-охотников «МО-063» (командир лейтенант В. В. Климов) и «МО-014» (командир лейтенант М. Г. Кузьмин) вышел из Новороссийска и взял курс на Феодосию. В 17 ч 20 мин тем же курсом проследовали корабли отряда высадочных средств. Затем снялись с якорей эсминцы, а в 18 ч 32 мин порт покинули все остальные корабли. В центре трехкильватерной колонны находились крейсера и эсминцы, слева и справа — тральщики и малые охотники.

Когда боны остались за кормой, на всех катерах и тральщиках политработники разъяснили личному составу боевую задачу. Моряки и десантники с воодушевлением восприняли ее.

После выхода из Цемесской бухты заметно усилился ветер, а когда корабли легли на курс в Феодосию, волна стала еще круче. Мощные потоки воды наваливались на катера-охотники, перекатывались по палубе. Скорость отряда пришлось уменьшить до 14 узлов. Испытывать каверзы погоды — привычное для моряков дело. На ледяном ветру бдительно несли вахту сигнальщики и наблюдатели. Видимость ухудшалась с каждым часом, крепчал мороз, соленые брызги замерзали на лету. На мачтах, надстройках и орудиях появилась ледяная корка.

Лишь в 3 ч 40 мин 29 декабря корабли подошли к Феодосии и, не встретив сопротивления противника, вошли в залив. По сигналу командира высадки катера-охотники и тральщики перестроились для атаки. К ним присоединились «МО-063» и «МО-014», сопровождавшие транспорт «Кубань».

В 3 ч 48 мин крейсера и эсминцы открыли артиллерийский

огонь по порту. Над акваторией взвились осветительные снаряды. Огневой удар кораблей явился для фашистов неожиданным. Его артиллерия смогла ответить лишь через четырнадцать минут. Боновые ворота порта оказались открытыми, корабельные дозоры в море противник не выставил. В 5 ч 10 мин к бонам подошли «МО-064» и «МО-074». Находившиеся на их борту подрывники уничтожили боновое заграждение.

Как только закончилась артиллерийская подготовка, катера пошли на прорыв. Первым ворвался в порт «МО-0131». Проскочив «ворота» на полном ходу и обстреляв из пушек и пулеметов причал, лейтенант Черняк быстро ошвартовал свой катер у защитного мола, где располагался маяк. Морские пехотинцы и гидрографы мгновенно выскочили на мол и устремились к маяку. Засевшие там гитлеровцы оказали сопротивление, завязался бой. Когда убило командира десантников мичмана Куликова, на помощь группе поспешил с катера командир звена охотников старший лейтенант Г. Д. Пупков. В короткой схватке моряки захватили маяк, включили его, облегчив прорыв другим десантным судам. В бою десантники захватили две пушки, прикрывавшие вход в порт, винтовки, гранаты и боезапас.

Выйдя из порта, «МО-0131» направился на внешний рейд, где стоял крейсер «Красный Крым», чтобы взять на борт новую группу десантников. Однако при подходе к крейсеру у него вышло из строя рулевое управление. На помощь подошел «МО-074» и отбуксировал его в гавань. Весь личный состав, кроме старшины группы мотористов М. Д. Никулина [50], был направлен в штурмовые группы морских пехотинцев.

Вторым в порт ворвался «МО-013» и высадил на Широкий мол десантников, которые быстро очистили его от противника. Вслед за этим и остальные катера-охотники отряда высадочных средств прорвались в порт и, высадив морских пехотинцев, приступили к переброске десантников с крейсера «Красный Крым», стоявшего на внешнем рейде. На прорыв пошли эсминцы и тральщики.

Первая волна десантников сломила сопротивление противника и начала вытеснять его из порта.

Смело действовали разведчики. Они сняли часовых в порту, захватили документы полевой комендатуры, фельдсвязи, гестапо и других учреждений, а также карты Крыма и Кавказа, изданные германским генеральным штабом.

У одного из зданий порта продвижение десантников приостановилось из-за сильного огня автоматчиков. Капитан-лейтенант А. П. Иванов, возглавив группу краснофлотцев, повел их в атаку. Вскоре его ранило, и атакующих возглавил старший

политрук В. И. Еремеев. Гитлеровцы были выбиты из здания. В этой схватке Еремеев погиб.

Бой из порта перекинулся на улицы города. Тем временем переброска десантников с кораблей на берег продолжалась. Тральщик «Щит» (командир старший лейтенант В. М. Гернгросс, военком старший политрук Н. П. Савощенко), высадив свою группу, быстро развернулся и подошел к крейсеру «Красный Крым». Приняв на борт 300 бойцов, он стал отходить, и тут вражеский снаряд, врезавшись в фок-штаг тральщика, вывел из строя весь расчет 100-мм орудия. Погибли старшины 2-й статьи Ф. Ф. Трачук и В. И. Семенов, краснофлотцы Н. И. Верба и Т. Я. Гушель. Тяжелое ранение получили лейтенант И. Ф. Бережной, электрик краснофлотец П. Ф. Емельянов, комендоры краснофлотцы А. И. Белов и С. А. Царев, рулевой краснофлотец Камиль Абду Хаса оглы Михтеев. Был ранен и радист В. В. Леонов, но он остался в строю.

Второй снаряд разорвался у мостика. Упал тяжело раненный командир отделения рулевых старшина 1-й статьи В. И. Баглай. Подоспевший на помощь старший военфельдшер И. М. Прилипко обработал и забинтовал рану. Командир тральщика старший лейтенант Гернгросс был контужен, но не терял самообладания.

Сквозь пробоины в помещения поступала вода, на полубаке загорелся кранец первых выстрелов. Вышел из строя машинный телеграф. Под руководством командира БЧ-5 инженер-лейтенанта И, М. Самофалова шла упорная борьба с огнем и поступлением воды. Аварийная партия заделала пробоины. Корабль вошел в порт.

Вслед за «Щитом» высадил десантников БТЩ «Т-16» (командир капитан-лейтенант Г. С. Бартош, помощник командира старший лейтенант П. А. Немодрук). Через несколько минут тральщик вышел из порта и тут же попал под обстрел батареи противника, стрелявшей с мыса Ильи. Маневрируя на полном ходу, тральщик вышел из зоны обстрела и направился к крейсеру за следующей партией десантников.

Мужество проявил экипаж «МО-032». При входе катера в порт вышел из строя привод рулевого управления. Однако командир старший лейтенант Г. П. Павлов, перейдя на ручное управление, быстро провел швартовку и высадил штурмовую группу. Краснофлотцы тем временем сумели ввести в строй привод рулевого управления. Катер вышел из порта и направился к крейсеру «Красный Крым» за десантниками.

Смело действовал во время прорыва в порт экипаж катера «МО-051». Высадив без потерь 43 бойца, он сделал еще восемь рейсов к крейсеру «Красный Крым», перебросив на берег сотни

десантников. Однако в последнем рейсе попал под сильный артобстрел. Осколком разорвавшегося снаряда пробило масляный бачок, порвало провода зажигания. Двигатель заглох. Мотористы под руководством воентехника 2 ранга К. Д. Катульского быстро исправили повреждение. Катер продолжал выполнять боевую задачу.

Серьезным испытаниям подвергся экипаж «МО-013». Находясь у Широкого мола, катер получил два прямых попадания мин. Через пробоины хлынула вода, вышли из строя моторы. Моряки не растерялись, они мужественно боролись с поступлением воды, заделывали пробоины, старались ввести моторы в строй. После полудня катер на одном моторе вышел из гавани. Рулевой краснофлотец Головин был ранен, но вахту нес до тех пор, пока катер не прибыл в Новороссийск.

Успешно действовал экипаж «МО-063». Высадив первую штурмовую группу, катер сделал три рейса к крейсеру и перебросил еще 180 десантников. В четвертом рейсе, когда «МО-063» принял бойцов и отошел от крейсера, в него попала мина. Корма быстро погрузилась, и катер затонул. Подоспевшие с крейсера барказы спасли экипаж.

При переброске десантников на берег тяжело ранило командира «МО-052» лейтенанта В. В. Селифанова. Ранило и помощника командира лейтенанта А. П. Ратченко, но он остался в строю и продолжал управлять катером.

Получил тяжелое ранение командир «МО-061» лейтенант С. Т. Еремин.

Несмотря на потери, экипажи катеров отряда высадочных средств выполнили поставленную перед ними задачу.

К исходу дня 29 декабря город Феодосия и прилегающие к нему высоты были освобождены от гитлеровцев. Командир штурмового отряда старший лейтенант А. Ф. Айдинов вступил в должность коменданта города. Командир отряда высадочных средств капитан-лейтенант А. П. Иванов приступил к выполнению обязанностей старшего морского начальника порта. В Феодосии сразу же начали действовать органы Советской власти.

В ночь на 30 декабря прибывшие из Новороссийска транспорты высадили первый эшелон главных сил десанта на причалы порта. Они пришли в охранении быстроходных тральщиков «Трал» (командир старший лейтенант Б. П. Фаворский, военком батальонный комиссар В. А. Тарабарин), «Груз» (командир старший лейтенант А. М. Кроль, военком старший политрук Н. Н. Власов), «Защитник» (командир старший лейтенант В. Н. Михайлов, военком старший политрук Ф. С. Рубан) и малых охотников «МО-012» (командир старший

лейтенант Г. А. Чинякин), «МО-042» (командир лейтенант Д. Ф. Гоцуцов) и «МО-095» (командир лейтенант В. П. Бондарев).

Разгрузка транспортов продолжалась весь день. Вражеская авиация бомбила город и порт. В результате нескольких попаданий у причала сгорел разгруженный транспорт «Ташкент». Остальные суда, закончив высадку войск, ушли в Новороссийск.

Ночью 31 декабря из Туапсе прибыли транспорты со вторым эшелоном главных сил десанта. В состав отряда охранения вошли тральщик «Взрыв» (командир старший лейтенант Н. Ф. Ярмак, военком старший политрук А. П. Воробьев), катера-охотники «МО-0121» (командир лейтенант В. М. Лурье), «МО-0111» (командир лейтенант Г. Ф. Бондаренко), «МО-021» (командир лейтенант П. Д. Чеслер) и «МО-094» (командир лейтенант Н. И. Овсянкин). Самолеты противника по-прежнему наносили интенсивные удары по порту. От попадания вражеских бомб транспорт «Красногвардеец» затонул, транспорт «Димитров» получил повреждения.

Разгрузка транспортов закончилась к 14 ч, и они вышли из Феодосии. На этом высадка основного десанта завершилась.

В итоге десантной операции советскими войсками были освобождены также Камыш-Бурун, Керчь и другие населенные пункты.

Для содействия наступлению войскам Кавказского фронта намечалась высадка новых морских десантов в ряде районов Крымского побережья.

2 января 1942 года Ставка Верховного Главнокомандования утвердила представленный командованием фронта план наступательной операции. Предусматривалось наступление силами фронта на направлении Джанкой, Перекоп, Чонгар, Симферополь и высадка морских десантов в районах Алушты, Ялты, Перекопа и Евпатории.

В соответствии с директивой командующего Кавказским фронтом штаб Севастопольского оборонительного района спланировал высадку тактического десанта в Евпаторию кораблями ОВР. Планом предусматривалась высадка морских пехотинцев двумя эшелонами. В первом эшелоне высаживался батальон под командованием капитан-лейтенанта К. Г. Бузинова и военкома батальонного комиссара М. Г. Палея, а также группа разведотряда штаба флота во главе с командиром отряда капитаном В. В. Топичевым. Кроме того, в Евпаторию высаживалась группа партийных и советских работников, сотрудников городском отдела НКВД и милиции.

Для высадки первого эшелона был сформирован отряд высадки в составе тральщика «Взрыватель», морского буксира

«СП-14» и семи малых охотников. Командиром высадки назначался уроженец Евпатории капитан 2 ранга Н. В. Буслаев, военкомом — военком ОВР главной базы полковой комиссар А. С. Бойко[51].

Подготовка к десанту осуществлялась в глубокой тайне и в короткие сроки.

4 января вечером началась посадка десантников, на каждый катер-охотник было принято по 50 человек, на тральщик — 300, на морской буксир — 50, а также три танкетки и три противотанковые пушки.

Корабли отряда выходили двумя группами. В 21 ч вышла наиболее тихоходная группа — морской буксир «СП-14» (капитан И. М. Сапега) в охранении двух катеров-охотников «МО-0105» (командир лейтенант А. П. Скляр) и «МО-0125» (командир лейтенант С. М. Гладышев). Через два часа вышла вторая группа — быстроходный тральщик «Взрыватель» (командир капитан-лейтенант В. Г. Трясцин, военком политрук П. Г. Болотин) в охранении пяти катеров-охотников: «МО-081» (командир лейтенант С. Г. Флейшер), «МО-036» (командир лейтенант И. И. Скворцов), «МО-062» (командир лейтенант В. М. Кирпиченко), «МО-0102» (командир лейтенант С. Я. Верещак) и «МО-041» (командир лейтенант И. И. Чулков). На внешнем рейде корабли построились в походный ордер, прошли по Стрелецкому створу и на траверзе поворотного буя легли на курс, ведущий в Евпаторию.

Севастополь остался за кормой. Шли в полной темноте, порой теряя из виду друг друга. Лишь в той стороне, где угадывались очертания города, грозные зарницы изредка освещали линию обороны, да слышался гул артиллерийской дуэли.

Курс отряда проходил на значительном расстоянии от берега. Противник противодействия не оказывал. В точку развертывания пришли одновременно обе группы. Командир высадки дал сигнал: кораблям следовать на высадку. Тральщик «Взрыватель» дал малый ход и направился к Пассажирской пристани.

Получив сигнал, катера-охотники «МО-081» и идущий ему в кильватер «МО-036» увеличили ход и направились к Товарной пристани. В этот же момент к Хлебной пристани шли «МО-062» и «МО-0102», а к Пассажирской — «МО-0105» и «МО-0125». Высадив морских пехотинцев без единого выстрела, катера сразу же отошли в ранее указанный район для маневрирования и поддержания десантников артогнем. У Товарной пристани остался только «МО-036» для связи с десантниками.

Высадка первых штурмовых групп оказалась для гитлеровцев настолько внезапной, что они не успели организовать

сопротивление. Над портом прокатилось мощное «Ура!». Морские пехотинцы бросились вперед, растекаясь по темным улицам и переулкам. В нескольких местах вспыхнула стрельба.

По «МО-036», стоявшему у Товарной пристани, с церкви застрочил вражеский пулемет. Были убиты командир отделения рулевых комсомолец старшина 2-й статьи П. А. Новиков, боцман старшина 2-й статьи А. М. Зуб. Краснофлотец Виктор Касин получил тяжелое ранение. Комендоры «МО-036» открыли огонь по пулеметной точке врага и подавили ее.

На Хлебной пристани высадились бойцы роты лейтенанта Я. Ф. Шустова. Здесь бой был скоротечен. Морские пехотинцы быстро продвигались в глубь старого города. В районе мясокомбината они освободили большую группу военнопленных.

Основные силы десанта находились на тральщике «Взрыватель» и буксире «СП-14». В 2 ч 50 мин 5 января они подошли к Пассажирской пристани, расположенной в центре бухты, и начали высадку. К этому времени гитлеровцы, опомнившись от неожиданности, начали освещать порт и корабли, стоящие у причалов, а затем открыли артиллерийский и минометный огонь.

Буслаев радировал в Севастополь: «Высадку продолжаем под сильным артиллерийско-минометным огнем» [52].

— Быстрей, быстрей! — торопил он десантников. И в это время вражеский снаряд разорвался возле кормового орудия. Тральщик сильно тряхнуло, взрывной волной пушку сорвало с фундамента и выбросило за борт. Осколками смертельно ранило капитана 2 ранга Н. В. Буслаева.

В командование отрядом вступил полковой комиссар А. С. Бойко.

Выгрузка боевой техники с буксира затянулась из-за того, что пристань оказалась сильно разрушенной. Под огнем врага моряки соорудили настил, по которому и сошли танкетки.

Завершив выгрузку, тральщик и буксир отошли от пристани. На место тральщика ошвартовался «МО-041». Высадив десантников, катер остался у пристани для связи с батальоном и приема раненых. Остальные корабли маневрировали в заливе и поддерживали десантников огнем.

К 6 часам утра первый эшелон десанта овладел южной частью города. Штаб батальона расположился в гостинице «Крым».

Успех первых часов боя, несмотря на потери, понесенные при высадке основной части десанта, объясняется прежде всего четкими действиями кораблей отряда, внезапностью высадки штурмовых групп и разведчиков, не давшей противнику возможности оказать им сопротивление, а также активной

поддержкой десанта артогнем. Большую роль сыграло и то, что в атакующих группах находилось много евпаторийцев, которые хорошо ориентировались в лабиринтах городских улиц.

Однако сопротивление врага нарастало. Рота лейтенанта И. Н. Шевченко была остановлена противником у курортной поликлиники. Сюда фашисты подтянули силы из нового города, где размещались их основные воинские части.

Озабоченное складывающейся обстановкой, немецкое командование в спешном порядке перебросило на автомашинах из-под Севастополя в район Евпатории 22-й разведывательный и 70-й саперный батальоны и несколько артиллерийских батарей. Туда же оно направило 105-й пехотный полк.

В 10 ч 5 января в Севастополе была получена радиограмма от Бойко: «Положение угрожающее, требуется немедленная помощь людьми, авиацией, кораблями» [53]. В 11 ч Бойко сообщил: «Радиосвязи с батальоном нет».

К этому времени бойцы батальона, прижатого фашистами к морю, продолжали отражать яростные атаки. Они удерживали ту часть города, где находились пристани Товарная и Пассажирская.

Тяжелая обстановка сложилась на кораблях, маневрировавших в заливе. С рассветом их начали бомбить самолеты. Они налетали группами по 10–30 машин. Бой шел в течение всего светлого времени. Кораблям требовалась авиационная поддержка.

От непрерывных атак с воздуха сильно пострадал «МО-041». Погиб командир катера лейтенант И. И. Чулков, тяжелое ранение получил политрук И. К. Волохов, который вскоре скончался. Погибли командир отделения комендоров старшина 2-й статьи Б. А. Орловский, сигнальщик краснофлотец И. И. Сазонов, тяжело ранило краснофлотца А. П. Нефедова. Легкораненые моряки оставались в строю. Помощник командира лейтенант С. В. Капинос вступил в командование катером. Механик воентехник 2 ранга К. Д. Кашульский организовал борьбу за живучесть.

С огромным трудом удалось приостановить поступление воды во внутренние помещения. Когда пробоины заделали, начали откачивать воду. Старшина мотористов главный старшина И. Ф. Федик исправил машинный телеграф, лейтенант В. И. Рыжов наладил радиосвязь. С разрешения командира высадки «МО-041» ушел в Севастополь.

Трудно пришлось морскому буксиру «СП-14». Его атаковали «юнкерсы» на бреющем полете. Капитан буксира И. М. Сапега и лоцман Л. И. Хлебников погибли. В командование буксиром вступил помощник капитана А. Иванчук. Буксир получил много осколочных пробоин и в охранении «МО-0105» и «МО-0125» ушел

в Севастополь. К вечеру ушли в Стрелецкую бухту «МО-036», «МО-062» и «МО-0102».

Обстановка все время усложнялась, информация о действиях десантников на корабли не поступала.

Фашисты продолжали атаковать тральщик «Взрыватель», стараясь во что бы то ни стало уничтожить его. Бой с вражескими самолетами шел до темноты, экипаж сражался на пределе сил. Около 21 ч тральщик, получив серьезные повреждения, был выброшен волной на мель.

Ожесточенный бой в городе продолжался.

С наступлением темного времени налеты самолетов прекратились. Стало тише, напряжение несколько спало.

Ночью 6 января Севастополь принял последнюю радиограмму от Бойко: «Корабль сняться с мели не может. Спасайте команду и корабль, с рассветом будет поздно»[54].

Однако помощь из Севастополя не пришла. Утром 6 января тральщик «Взрыватель» расстреляли немецкие танки.

«МО-081» с разрешения командира ОВР ушел в Севастополь.

Попытка высадить второй эшелон не удалась из-за штормовой погоды и усилившегося сопротивления врага. Десант, высаженный в первом эшелоне, погиб. Лишь небольшой части бойцов удалось уйти к партизанам.

В район Судака Черноморскому флоту было приказано высадить десант в составе 226-го горнострелкового полка (1500 человек). В задачу десанта входил захват Судакской долины и пересечения дорог, связывающих Судак с Алуштой, Старым Крымом и Отузами [55].

В высадке первого десанта в ночь на 16 января 1942 года приняли участие и корабли ОВР: «МО-051», «МО-022», «МО-092», «МО-014», «МО-034» и «МО-0141». Командиром группы был назначен капитан-лейтенант А. П. Иванов, военкомом — политрук А. Ф. Стрижаков, которые находились на «МО-051».

Переход отряда был осуществлен без противодействия со стороны противника. Прибыв в назначенный район встречи, корабли эскадры открыли артиллерийский огонь по району высадки. Как только артподготовка прекратилась, катера-охотники устремились к берегу.

«МО-034» (командир лейтенант Н. В. Завьялов) первым высадил группу разведчиков. Канлодка «Красный Аджаристан» удачно подошла носом к пляжу и быстро высадила бойцов, выгрузила орудия и боезапас. Затем канлодка подошла к крейсеру «Красный Крым» и, приняв бойцов, доставила и эту группу.

За «МО-034» к берегу пошел «МО-051» (командир лейтенант

С. А. Бычков), на борту которого находился командир звена старший лейтенант И. С. Соляников, и с боем высадил 45 бойцов.

Противник оказал сопротивление. Но разведчики и моряки не растерялись. В рукопашном бою они уничтожили вражеский орудийный расчет и продолжили наступление.

«МО-022» (командир лейтенант В. С. Белик), «МО-092» (командир лейтенант Э. Я. Баркман) и «МО-014» (командир лейтенант М. Г. Кузьмин) высадили бойцов на Судакском пляже. При подходе к берегу в «МО-0141» (командир лейтенант С. Н. Баженов) попал снаряд. Катер потерял ход и не смог высадить десант. На помощь ему пришел «МО-051». Сняв всех десантников, он вторично подошел к берегу и высадил их. Теперь катера-охотники приступили к перевозке войск с крейсера «Красный Крым».

К рассвету 16 января высадка в Судак закончилась, и отряд высадочных средств взял курс на Новороссийск.

Используя успех высадки 226-го горнострелкового полка, командующий фронтом приказал флоту высадить 554-й горнострелковый полк 138-й стрелковой дивизии (1576 человек). В состав отряда высадочных средств вошли и корабли ОВР: тральщик «Т-16» и шесть катеров-охотников.

После полудня 24 января отряд вышел из Новороссийска и взял курс к Судакскому берегу. Несмотря на неблагоприятную погоду, корабли вовремя прибыли к месту высадки. Тральщик «Т-16» (командир капитан-лейтенант В. И. Царевский) спустил на воду шлюпки, и разместившиеся на них десантники пошли к берегу. На шлюпках и катерах десантников перебрасывали также с крейсера «Красный Крым» и эсминца «Шаумян». Катера-охотники, высаживая бойцов, подходили к берегу на минимальное расстояние. Но высадка шла медленно, не хватало плавсредств. Кроме того, мешал сильный накат.

В 6 ч из-за усилившегося волнения моря высадку пришлось прекратить. С приближением рассвета, опасаясь атак с воздуха, крейсер и эсминец ушли в Новороссийск. Катера-охотники перевезли на берег принятый с крейсера боезапас и продовольствие и, взяв на борт 200 раненых, также вернулись в базу.

Во всех боевых действиях по высадке десантов овровцы действовали смело и решительно, через завесу огня прорывались в порт, высаживали штурмовые группы морских пехотинцев, огнем орудий и пулеметов подавляли огневые точки гитлеровцев, рассеивали их живую силу.

Рассказ комиссара

С высадкой десантов на Керченский полуостров положение защитников Севастополя значительно облегчилось. Враг перешел к обороне. Наступило относительное затишье. На всех участках обороны строились новые и совершенствовались имевшиеся укрепления. И все это осуществлялось в условиях вражеских бомбардировок и обстрелов.

Нагрузка на экипажи кораблей ОВР к этому времени еще более возросла. Количество корабельного состава значительно уменьшилось из-за потерь, а задачи, ставившиеся перед ним, усложнялись.

Большую работу по воспитанию мужества и стойкости, беззаветной преданности Родине и Коммунистической партии осуществляли в ходе боевых действий политработники, партийные и комсомольские организации. Основной формой партийного воздействия на воинов становилась индивидуальная работа, ибо в боевой обстановке редко удавалось собрать большие группы личного состава. Комиссары, политруки шли на боевые посты, в боевые части, беседовали с моряками, разъясняли задачи, поднимали у людей настроение. Они помогали также секретарям партийных и комсомольских организаций целеустремленно строить воспитательную работу, пропагандировать боевой опыт.

Живое слово политработников, их личный пример в тех условиях значили очень много.

В период высадки десанта в Евпаторию военком 1-го дивизиона СКА полковой комиссар П. Г. Моисеев находился на «МО-081». Он начинал службу еще в дореволюционное время. В октябрьские дни охранял в Смольном В. И. Ленина, штурмовал Зимний дворец. Участвовал в подавлении контрреволюционного мятежа на Красной Горке, сражался на фронтах гражданской войны. Краснофлотцы и командиры любили комиссара, уже одно присутствие его на катере-охотнике побуждало их действовать увереннее, хладнокровнее.

В трудные декабрьские дни 1941 года, в период обороны Севастополя военком 1-го дивизиона сторожевых катеров полковой комиссар П. Г. Моисеев, побывав на городском митинге, собрал командиров катеров-охотников на совещание.

— Нет, товарищи, севастопольцев фашистам не запугать! — без предисловия произнес он. — Послушайте, что я вам расскажу, и все сейчас же отправляйтесь на корабли, побеседуйте с людьми. У меня есть такое, о чем должен знать каждый моряк. И

представьте себе, это посильней самой мощной бомбы.

Моисеев бережно, словно ценнейшую реликвию, достал из бокового кармана сложенный вчетверо листок бумаги.

— Слушайте… Нет, лучше записывайте слово в слово. Я продиктую… Так вот, дело происходило на встрече трудящихся города с воинами. Вникните, какие слова сказала простая русская женщина, мать четырех бойцов Мария Ивановна Тимченко:

«Я, простая русская мать, не привезла вам богатых подарков. Я принесла вам свое самое дорогое — мою материнскую любовь к вам, мое горячее сердце. Я люблю вас, сыны мои, больше всего на свете! Скажите мне: «Мать, идем с нами в бой!» — и я смело пойду в любую минуту… Родимые мои, я уже старая, но в Севастополе нельзя сидеть праздно. Наш родной город в опасности, фашисты протягивают к нему кровавые лапы, но мы его не отдадим врагу. Клянусь вам, сыны мои, я буду помогать вам до последнего своего дыхания. Что потребуется, то и сделаю. Я выстираю вам рубашки, обмою ваши раны, свяжу вам теплые носки и варежки, чтобы мороз не тронул вас. В трудную минуту я утешу вас добрым словом…»

Комиссар закончил чтение.

Разъяснительная, политико-воспитательная работа велась непрерывно. Сила комиссаров и политруков была в том, что они опирались на коммунистов и комсомольцев, на боевой актив.

В феврале и марте 1942 года произошли перемещения политсостава ОВР. Военкома 1-го дивизиона тральщиков батальонного комиссара Г. С. Дьяконова перевели в другое соединение, а на его место назначили политрука Н. Н. Власова. Военкома 2-го дивизиона катеров-охотников Я. С. Тарасова назначили секретарем партийной комиссии ОВР, а на его место — старшего политрука П. Ц. Васильченко. Военком 1-го дивизиона катеров-охотников П. Г. Моисеев был выдвинут на должность заместителя начальника политотдела ОВР, а в дивизион назначили военкома 3-го дивизиона батальонного комиссара А. Г. Косидлова. Военкома минзага «Н. Островский» старшего политрука И. П. Кулинича откомандировали в охрану рейдов Севастополя. Перевели и политрука М. И. Соколова на должность политрука первого звена 2-го дивизиона катеров-охотников.

Каждый день из небольшой Стрелецкой бухты уходили в дозор корабли, охраняя подступы к базе, вели поиск подводных лодок, выполняли другие задания.

25 марта 1942 года совершил бессмертный подвиг комсомолец старший краснофлотец Иван Голубец.

Во время обстрела Стрелецкой бухты вражеский снаряд

разорвался у борта «МО-0121». На катере начался пожар. Командир лейтенант В. М. Лурье принимал все меры, чтобы ликвидировать пожар. В машинном отделении с огнем боролись командир отделения мотористов старшина 2-й статьи В. Ф. Тимофеев и моторист краснофлотец Л. А. Старченко во главе с механиком воентехником 1 ранга Г. Т. Гусевым. На верхней палубе под руководством старшины 1-й статьи В. Н. Лапина пожар тушили командир отделения рулевых старшина 2-й статьи Н. А. Зубков, рулевой краснофлотец В. Г. Жуков, краснофлотцы Н. Е. Грищенко и Л. Ф. Черноуцкий.

Сбитое в одном месте пламя тут же перекидывалось в другое, ползло и растекалось по настилу, поднимаясь по переборкам отсека вверх. Каждую минуту огонь мог переброситься во второе машинное отделение. На механике Гусеве загорелся китель. Острая боль обожгла руки. Но он не отступил до тех пор, пока не сбил пламя с мотора, и лишь после этого рухнул на палубу. Его на носилках вынесли с катера, потом отправили в госпиталь. Тяжелое ранение и ожоги получил моторист краснофлотец А. А. Старченко. Ему помог выйти из отсека Н. А. Зубков.

На малый охотник поднялись командир дивизиона капитан-лейтенант В. Т. Гайко-Белан и инженер-механик дивизиона И. Н. Запалов. В этот момент новый взрыв потряс воздух. Осколки застучали по бортам и по палубе.

— Пожар на корме! — доложил старшина 2-й статьи С. А. Прошенков.

Каждый понял зловещий смысл этих слов: ведь там, на корме, размещены глубинные бомбы. Если они начнут рваться, погибнут катера, люди, взлетят на воздух причал и береговые сооружения.

Об этом подумал и рулевой-сигнальщик «СКА-0183» краснофлотец И. К. Голубец. Увидев пожар на «МО-0121», он в одно мгновение прыгнул на борт горящего катера. Нащупал рычаг бомбосбрасывателя, потянул на себя. Рычаг не действовал: его заклинило. Но надо было во что бы то ни стало сбросить бомбы за борт, не дать огню добраться до них. Оттянув заднюю решетку бомбосбрасывателя, Голубец вытолкнул руками первую бомбу, затем вторую, третью, четвертую…

Второй бомбосбрасыватель действовал исправно. Задыхаясь в горячем дыму, Голубец все нажимал и нажимал на его рычаг. Вот и вторая серия больших глубинных бомб оказалась за бортом. Теперь надо освободить корабль от малых глубинных бомб: пламя уже совсем близко подобралось к ним.

Отважный моряк выхватывал малые бомбы из огня и скатывал их в воду. Он делал это упорно, не замечая ничего вокруг, не чувствуя боли. Все его внимание поглотили бомбы,

готовые в любую минуту взорваться. Он не видел, как языки пламени достигли бензобаков, не слышал голоса инженера-механика И. Н. Запалова, доложившего командиру дивизиона о том, что спасти корабль уже невозможно, надо спасать людей, не слышал команды капитан-лейтенанта В. Т. Гайко-Белана: «Всем покинуть корабль». Краснофлотец пробивался сквозь огонь к последней бомбе. Нагнулся за ней, но поднять не успел. Тяжелый гул от взрыва бензобаков прокатился над бухтой. Столб воды и дыма поднялся над тем местом, где только что стоял горящий корабль. Голубца подбросило вверх. Его нашли распростертым на причале. Ценой жизни отважный моряк спас находившиеся рядом катера, береговые сооружения, людей.

О подвиге И. К. Голубца узнал весь флот. 14 июня 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ему было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

Враг готовился к новому штурму Севастополя. Готовились и войска Севастопольского оборонительного района.

В этот период корабли ОВР выполняли задачи по обеспечению входа и выхода кораблей и транспортов из главной базы, поиску подводных лодок противника, тралению фарватеров, конвоированию транспортов, обороне побережья от возможной высадки вражеского десанта. По просьбе армейского командования тральщики систематически вели артиллерийский огонь по позициям противника.

Оперативная обстановка в районе главной базы осложнилась. Сохранялась высокая минная опасность. Враг господствовал в воздухе, продолжал блокаду города с моря авиацией, торпедными катерами, подводными лодками. У севастопольских фарватеров действовали авиагруппа в 150 самолетов (Ю-87, Ю-88, Хе-111), 19 торпедных и 30 сторожевых катеров.

В блокаде участвовали также 6 итальянских подводных лодок[56]. При приближении советских кораблей и транспортов к подходной точке фарватера № 3 появлялись торпедоносцы и торпедные катера противника.

Штаб ОВР принял меры по усилению защиты главной базы с моря.

В 15-минутной готовности находились три катера-охотника. В существующую систему дозора дополнительно включили один катер-охотник с задачей наблюдения в подходной точке фарватера № 3 за посадкой на воду вражеских торпедоносцев и за стоянкой торпедных катеров. При входе кораблей в базу выставлялись 4–5 катеров-охотников и 6–7 торпедных катеров вблизи курсов следования транспортов[57].

По-прежнему осуществлялось постоянное наблюдение за

сбрасыванием самолетами противника донных неконтактных мин. В темное время суток продолжалось усиленное траление Инкерманского створа и подходов к бухтам Стрелецкая, Камышовая и Казачья.

Именно в этот период младший флагманский минер флота капитан-лейтенант Г. Н. Охрименко разоружил первую магнитно-акустическую мину. Это произошло 9 апреля 1942 года. Водолаз старшина 1-й статьи Леонид Викулов, спустившись на дно, где обнаружили смертоносный снаряд, извлек вторичный детонатор. Затем частично разоруженную мину подняли с грунта и вытащили на берег. Остальную работу по ее разоружению и произвел Г. Н. Охрименко.

Это была напряженная и опасная работа. Действовать приходилось ночью, так как у мины мог быть взрыватель, реагирующий на свет.

В период с 7 по 12 мая 1942 года помощник флагманского минера ОВР старший лейтенант Г. К. Коляда разоружил еще три мины[58]. Первая из них имела прибор кратности, рассчитанный на 15 импульсов. Чтобы вытралить такую мину, необходимо было воздействовать на нее тралом по меньшей мере пятнадцать раз. Для надежности траления таких мин ученые предложили проходить с тралом в предполагаемых местах минирования не менее 18–20 раз.

Акустических тралов, как известно, в ту пору в ОВР еще не было. Тогда приняли решение использовать следующую схему траления: катерный тральщик, имея на буксире электромагнитный трал, проходил по опасному фарватеру, а другой катер на расстоянии 50–100 метров от трала создавал винтами шум. Таким способом уничтожили три акустические мины в Севастополе и шесть в Новороссийске.

Вскоре ученые создали буксируемый акустический трал (БАТ-2). Вот тогда и отпала надобность в катерах, используемых вместо акустического трала.

Несмотря на помехи противника, траление баржевым электромагнитным тралом входного фарватера в Севастополь проводилось ежедневно. Экипажи катерных тральщиков проявляли самоотверженность, героизм и высокое мастерство.

Даже тогда, когда фронт проходил непосредственно у Севастополя, траление фарватеров не прекращалось. Правда, проводилось оно только в ночное время. В целях маскировки маяки Инкерманского створа, по которому проводилось траление, были оборудованы морблитовыми светофильтрами или специальными лампами, работавшими в инфракрасной части спектра. Для приема такого излучения на кораблях имелись

специальные приборы ночного видения «Омега».

Благодаря принятым мерам севастопольские фарватеры оставались свободными для плавания. Это обеспечило бесперебойное движение кораблей и транспортов.

Ежедневно проводился поиск подводных лодок противника в районе главной базы. В поиске участвовали и самолеты МБР-2, но с 10 июня 1942 года их участие прекратилось ввиду господства вражеской авиации.

Для прикрытия входящих в базу транспортов от ударов вражеской артиллерии в Стрелецкой и Карантинной бухтах находились готовые выйти в любую минуту катера-охотники и торпедные катера.

24 апреля 1942 года тральщики «Взрыв» (командир старший лейтенант Н. Ф. Ярмак) и «Щит» (командир старший лейтенант В. М. Гернгросс), катера-охотники «МО-081» (командир лейтенант С. Г. Флейшер), «МО-092» (командир лейтенант Э. Я. Баркман), «МО-0141» (командир лейтенант С. Н. Баженов) и эсминец «Железняков» сопровождали транспорт «Серов» из Новороссийска в Севастополь. На рассвете корабли подошли к подходной точке фарватера № 3, где их обнаружил самолет-разведчик противника.

Для усиления конвоя на переходе по фарватеру вышел отряд катеров: «МО-0102» (командир лейтенант С. Я. Верещак) и семь торпедных катеров. Они сумели прикрыть корабли от торпедных катеров и торпедоносцев противника. Однако на Инкерманской створе конвой подвергся обстрелу вражеской артиллерией. Катера отряда немедленно поставили дымовую завесу, прикрывшую транспорт и его охранение. Конвой вошел в Севастополь без потерь.

В целях противодесантной обороны все побережье главной базы в местах, пригодных для высадки десанта, было разделено на четыре сектора или участка. Первый — от Балаклавской бухты до Георгиевского монастыря. Второй — от Георгиевского монастыря до северной оконечности западного берега Стрелецкой бухты. В третий сектор входили западный берег Стрелецкой бухты, восточный берег Карантинной бухты; в четвертый — передний край обороны и долина реки Бельбек, пляж Учкуевка.

Командиром третьего сектора был назначен командир ОВР контр-адмирал В. Г. Фадеев. Вначале этот сектор протяженностью около 3,5 км обороняли химическая рота (150 человек) и 191-й запасный полк, но 20 июня командование перебросило их на передовую.

Оборону занял личный состав ОВР [59]. Овровцы установили на побережье бухт две 45-мм и одну противотанковую пушки, оборудовали четыре дзота, вооруженные станковыми пулеметами,

отрыли окопы.

Одновременно с развертыванием работ по усилению противодесантной обороны в районах возможной высадки противника корабли ОВР выставили 18 рядов сетевых заграждений, в которых могли запутаться винты катеров и мотошлюпок при подходе к берегу. Эти заграждения находились под наблюдением береговых постов и дозорных катеров. В Стрелецкой бухте было установлено боковое заграждение [60].

Командиру ОВР предписывалось немедленно информировать командование оборонительного района об обнаружении десантных судов и принимать меры по их уничтожению. Для поддержки кораблей дозора в распоряжении командира ОВР имелась резервная группа в составе тральщика, двух катеров-охотников, звена торпедных катеров и звена самолетов И-153, находившихся в 15-минутной готовности к выходу или к вылету.

Обстановка накалялась с каждым днем. Если начало года ознаменовалось некоторыми успехами советских войск на Керченском полуострове, что привело к прекращению фашистами штурма Севастополя, то теперь положение изменилось к худшему. Ранним утром 8 мая 1942 года фашисты начали наступление. 15 мая враг занял Керчь, а 20 мая — весь Керченский полуостров.

С оставлением советскими войсками Керченского полуострова положение войск в Севастополе стало исключительно тяжелым. Противник перегруппировывал войска и готовился к штурму города. С 20 мая фашисты начали мощную артиллерийско-авиационную подготовку. Ежедневно на город и позиции защищавших его войск они сбрасывали тысячи бомб. Одновременно враг усилил блокаду с моря.

Отражая третий штурм

На рассвете 7 июня 1942 года немецко-фашистские войска перешли в наступление, но ни в первый, ни во второй день успеха не имели. Защитники города словно вросли в каменистую землю и стояли насмерть. Гитлеровское командование не считалось с потерями и вводило все новые и новые силы. Танковые атаки следовали одна за другой. Несмотря на значительное превосходство в силах, гитлеровцы продвигались не более чем на триста — пятьсот метров в сутки. Шли кровопролитные бои за каждую пядь севастопольской земли. Дым над развалинами города не рассеивался. Горело все, что могло гореть.

Одновременно противник продолжал активизировать действия на морских фарватерах. Как и все черноморцы, моряки ОВР продолжали выполнять боевые задачи.

10 июня тральщики «Защитник» (командир старший лейтенант В. Н. Михайлов) и «Якорь» (командир капитан-лейтенант П. Н. Щербанюк), а 11 июня тральщики «Взрыв» (командир старший лейтенант Н. Ф. Ярмак) и «Трал» (командир старший лейтенант Б. П. Фаворский), находясь у Килен-площадки, обстреляли войска и технику противника в районе бухты Голландия и Северной стороны. Стрельба велась с расстояния 25–35 кабельтовых, враг понес значительные потери в живой силе и технике [61].

11 июня комендоры тральщика «Защитник» при стоянке в Северной бухте зенитным огнем сбили Ме-109 [62].

12 июня 1942 года в штабе ОВР получили сообщение: на подходе к Севастополю теплоход «Грузия». Для встречи его вышел тральщик «Т-27» (командир капитан-лейтенант А. М. Ратнер, военком старший политрук Г. А. Абрамцев). Всю ночь тральщик маневрировал в районе подходной точки фарватера № 3, но теплоход так и не прибыл.

На запрос командира тральщика оперативный дежурный ОВР приказал в Стрелецкую бухту не возвращаться, а подойти к Феоленту и отстояться до темноты. Около 7 ч утра тральщик подошел к Феоленту и на малом ходу начал курсировать вдоль берега до мыса Херсонес и обратно. Время подходило к обеду. Вдали от корабля пролетел самолет-разведчик. Командир решил дать команде возможность пообедать. Тральщик лег в дрейф в половине кабельтова от берега, но машины были на товсь. На корабле установили готовность № 2. На мостике несли вахту помощник командира старший лейтенант С. С. Грабильников, рулевой старшина 2-й статьи И. Е. Курилов и сигнальщик

краснофлотец П. В. Китаковский. У орудий находились боевые расчеты.

Не успел командир сесть к столу, как раздался сигнал боевой тревоги и в переговорной трубе послышался громкий голос Грабильникова:

— Самолеты Ю-87 заходят с кормы на тральщик!

Ратнер мгновенно выскочил на мостик, корабль уже шел полным ходом. Командир распорядился дать самый полный. Сигнальщик насчитал 28 Ю-87. Зенитчики немедленно открыли по ним огонь. «Юнкерсы» устроили над кораблем настоящую карусель и поочередно выходили в атаку. Корабль все время вел огонь и маневрировал, уклоняясь от бомб. Один Ю-87 вскоре загорелся. Но другому удалось сбросить четыре бомбы на тральщик. Первая упала рядом с 45-мм кормовой пушкой и разорвалась. Орудие было разбито, погиб весь боевой расчет. Вторая бомба разорвалась на палубе в районе второго кубрика, третья — в носовом машинном отделении. Вся вахта во главе с парторгом корабля старшиной 1-й статьи И. Я. Щербиной погибла. Четвертая бомба попала в кают-компанию. На корме возник пожар, загорелись дымовые шашки.

Отбомбившись, самолеты улетели. Прекратилась стрельба. Грабильников поднялся на мостик. На палубе лежали тяжело раненные командир и комиссар. Военфельдшер Л. К. Ермаченков оказывал помощь им и другим раненым.

Грабильников принял на себя командование тральщиком.

Механик тральщика инженер-лейтенант С. Н. Саблуков возглавил борьбу за живучесть корабля: люди под его руководством тушили огонь, заделывали пробоины. Но вода продолжала поступать во внутренние помещения. Положение корабля с каждой минутой ухудшалось, крен на правый борт увеличился и подошел к критическому. Тральщик мог перевернуться в любую минуту.

Грабильников с болью в, сердце отдал приказ:

— Всем покинуть корабль!

Боцман А. Д. Мироненко спустил на воду одну шлюпку, другая оказалась разбитой. В шлюпку сносили тяжелораненых, легкораненые добирались до берега вплавь.

Грабильников приказал секретарю комсомольской организации старшине 2-й статьи П. И. Жилкину спасти секретные документы и карты. Отважный моряк, во время боя руководивший огнем своего орудия, а затем самоотверженно боровшийся с пожаром, и на этот раз действовал решительно. Пробившись сквозь огонь и дым, он собрал все документы и карты и доставил их на берег.

Последними покинули корабль Грабильников и боцман Мироненко.

В 12 ч 50 мин тральщик лег на правый борт, тут же перевернулся вверх килем и затонул.

19 июня 1942 года трудно пришлось тральщику «Якорь» (командир старший лейтенант И. В. Коровкин, заменивший раненого П. Н. Щербанюка, военком старший политрук П. И. Голубев) и катерам-охотникам, следовавшим из Севастополя в Туапсе в составе охранения транспорта «Белосток» [63]. Во время перехода охранению пришлось отражать атаки торпедоносцев, бомбардировщиков и торпедных катеров. На кораблях не было конца тревогам.

В 90 милях к югу от Феолента торпедные катера противника во взаимодействии с Ю-87 атаковали транспорт и потопили его. Затем «юнкерсы» начали бомбить тральщик и катера-охотники. Сигнальщики тральщика зафиксировали 87 самолетов, наносивших бомбовые удары в одиночку и группами. В общей сложности они сбросили до 300 бомб. Экипажи кораблей отражали атаки огнем всех орудий. Артиллеристы тральщика под управлением командира БЧ-2–3 старшего лейтенанта Н. М. Дульнего и старшины комендоров старшины 1-й статьи Е. П. Демешко сбили три и подбили два самолета[64].

От близких разрывов авиабомб на боевых постах появилось много повреждений. Вспыхнули пожары. Осколками повредило 45-мм орудие, левый пулемет ДШК, в отсеки поступала вода. В невероятно трудных условиях экипаж обеспечивал маневрирование корабля и вел огонь по врагу.

Командиру БЧ-5 старшему инженер-лейтенанту К. Д. Гурману поступали доклады о повреждениях, пожарах, о затоплении помещений и четкая информация о принимаемых мерах.

Командир БЧ-1 старший лейтенант А. Д. Сарапин после повреждения тумбы управления рулем приказал перейти на управление вручную. Но вскоре руль заклинило в положении «право на борт». Корабль покатился вправо. Оказалось, лопнул корпус рулевой машины, а от перекоса заклинило передаточные шестерни и заело стопор ручного управления рулем. Решили вбить дубовые клинья по всей длине трещины. На ремонт ушло 12 минут. Работали в противогазах, так как на палубе разлилась кислота от дымовой аппаратуры и ее пары заполнили помещение.

Места поступления воды заделывали подушками, набитыми паклей, конопатили ветошью, забивали клиньями. Из-за затопления топливных цистерн левого борта и трюма машинного отделения возник крен в 8°. К 5 ч 40 мин он достиг 12°. Благодаря умелым действиям личного состава крен удалось уменьшить до

3–4°. Тем временем увеличилось поступление воды через настил второго дна в носовое машинное отделение. Мотористы работали в воде, иногда погружались в нее с головой и на ощупь определяли пробоины.

Отремонтировав пожарную магистраль трюмно-пожарного насоса, его переключили на осушку трюма. Вода пошла на убыль. Вскоре обнаружили, что из масляной цистерны поступает вода в картер левого дизеля и в машинное отделение. Обводнение смазочного масла принимало угрожающие размеры.

Отбомбившись, самолеты ушли. Но вскоре другая группа Ю-87 вновь атаковала корабль. Близкие разрывы наносили новые повреждения корпусу и механизмам. От взрыва бомбы за кормой упал за борт подъемный кран, оказалась поврежденной рация. В трюмы и отсеки уже поступило не менее 140–150 тонн воды. Осадка увеличилась на 0,5 м с дифферентом на нос. Крен на левый борт вновь достиг 12°.

Но даже в таком положении на рассвете 20 июня экипаж тральщика сумел довести его до Туапсе.

20 июня 1942 года при возвращении катерного тральщика «Жданов» (командир лейтенант В. Т. Суворов) в базу на него налетели «юнкерсы». Одна бомба угодила в тральщик. Возник пожар, вода хлынула внутрь катера. Лейтенант Суворов был тяжело ранен. Вскоре катер затонул.

Существенный вклад в оборону Севастополя внесла команда плавучей батареи № 3. О ее боевой деятельности знал весь флот. Для гитлеровцев она стала хуже чем бельмо на глазу. Батарея защищала от налета вражеской авиации единственный аэродром, расположенный на мысе Херсонес. Почти ежедневно ее атаковывали до 30 самолетов, сбрасывавших сотни бомб.

Сплоченным боевым коллективом батареи командовал капитан-лейтенант С. Я. Мошенский, военкомом был батальонный комиссар Н. С. Середа.

День и ночь не отходили батарейцы от орудий и пулеметов. За время обороны города они уничтожили 22 самолета противника[65].

19 июня 1942 года враг вышел непосредственно к Северной бухте и перекрыл вход советским надводным кораблям.

Чтобы сковать силы противника и вывести плавсредства из Южной бухты, на Северной стороне были созданы опорные пункты: охрана рейда (Константиновский равелин), Михайловский равелин и район Инженерной пристани[66].

Гарнизон Константиновского равелина состоял из 74 человек охраны рейда во главе с командиром капитаном 3 ранга М. Е. Евсевьевым. К ним присоединились 27 бойцов и командиров 95-й

стрелковой дивизии во главе с командиром 161-го стрелкового полка майором И. П. Дацко. На вооружении защитников равелина были винтовки, автоматы, гранаты, два пулемета.

Когда командование поставило боевую задачу, решили провести митинг. Первым выступил капитан 3 ранга Евсевьев:

— Товарищи краснофлотцы! Бойцы и командиры! Противник прорвал нашу оборону у Мекензиевых гор и рвется к Северной бухте. Мы находимся на левом фланге обороняющихся войск. Нам приказано держаться в течение трех дней. Выполним этот приказ до конца! Ни шагу назад!

Митинг был недолгим, выступления краткими, горячими.

От имени краснофлотцев слово взял молодой коммунист А. Ф. Смирнов, секретарь комсомольской организации:

— Будем сражаться с фашистами до последнего патрона, до последней гранаты, до последней капли крови. Враг не пройдет в равелин.

Военфельдшер К. Г. Кусов, заместитель секретаря партийной организации, также призвал товарищей выполнить свой долг перед Родиной.

Для удобства управления капитан 3 ранга Евсевьев разделил территорию, прилегающую к равелину, на три сектора: юго-восточный, северо-восточный и северо-западный. Соответственно и личный состав был распределен по секторам. Кроме того, были созданы две группы по три добровольца, вооруженных противотанковыми гранатами и бутылками с горючей смесью для борьбы с танками противника.

В течение трех дней начиная с 20 июня небольшой гарнизон вел ожесточенные бои с фашистами. И только 23 июня, когда Евсевьев получил приказ об эвакуации, боевые позиции были оставлены.

В час ночи 23 июня на катерах ушли раненые, а в два часа первая группа оставшихся бойцов отправилась через бухту вплавь. В 4 ч моряки взорвали все технические средства, затем подожгли сооружения, и последняя группа бойцов вместе с капитаном 3 ранга Евсевьевым покинула равелин. Плывя в артбухту, они услышали взрыв равелина.

Прибыв в Карантинную бухту, Евсевьев доложил контр-адмиралу В. Г. Фадееву о выполнении задачи. Ему приказали силами прибывших с ним 53 человек организовать оборону Карантинной бухты от возможного десанта врага.

Так как с захватом противником Северной стороны входить кораблям в Северную бухту стало невозможно, штаб ОВР, возглавляемый капитаном 2 ранга В. И. Морозовым, организовал пункты по приему кораблей в Стрелецкой, Камышовой и Казачьей

бухтах и у Херсонесской пристани (в районе 35-й береговой батареи). В Камышовой бухте стала действовать охрана рейда во главе с командиром старшим лейтенантом А. И. Песковым. Гарнизон Севастопольского оборонительного района продолжал непрерывно получать пополнение, боезапас и различные грузы, необходимые для обороны города.

Встреча и проводка прибывающих кораблей и транспортов осуществлялась под руководством командира охраны рейда Камышовой бухты старшего лейтенанта А. И. Пескова и военкома политрука И. Н. Христенко. В проводке транспортов к приемным пунктам участвовали лоцманы и штурманы дивизионов ОВР. В каждом случае при встрече корабли и транспорты получали полные данные о навигационной и минной обстановке в районе главной базы. Система организации штурманско-лоцманской проводки оправдала себя.

Фронт под Севастополем все более сужался. Враг рвался к городу. С 27 июня в осажденный Севастополь входили только подводные лодки и корабли ОВР, доставляя защитникам боезапас, горючее, продовольствие и вывозя раненых. Конечно, потребности фронта они удовлетворить не могли.

Утром 26 июня БТЩ «Трал» и «Мина» с грузом боезапаса (42 тонны) и личным составом 142-й морской стрелковой бригады (580 бойцов и командиров) вышли из Новороссийска в Севастополь. Старшим на переходе был командир «Трала». В сумерки 26 июня оба корабля прибыли к подходной точке № 3 и благополучно прошли фарватер. Но едва легли на курс в Стрелецкую бухту, как противник стал освещать прожектором поверхность моря. К счастью, корабли прошли незамеченными.

Выгружали боезапас быстро, прямо в машины. А бойцы обегали по трапам с кораблей, строились и сразу уходили на позиции обороны.

Разгрузившись, тральщики начали приемку раненых, по 230 человек на каждый корабль.

За два часа до рассвета 27 июня тральщики «Трал» и «Мина» вышли из Стрелецкой бухты и взяли курс на Новороссийск. Они спешили пройти севастопольские фарватеры в темное время и уйти подальше от крымских берегов. Но у «Мины» вышла из строя воздушная турбина левого дизеля. Ход корабля уменьшился. Механик инженер-лейтенант Н. Г. Соловей возглавил сложный ремонт на ходу. Мотористы под руководством старшины 1-й статьи А. Г. Лаушкина за тридцать минут устранили неисправность. Тральщик снова дал полный ход.

Погода благоприятствовала переходу: ветер южный, один балл, на море штиль. Головным шел «Трал».

На рассвете два разведчика Хе-111 обнаружили и обстреляли корабли. Теперь следойало ожидать налета бомбардировщиков. По приказанию Фаворского было увеличено расстояние между кораблями до 7–8 кабельтовых.

Вскоре на тральщики налетели 17 «юнкерсов». Самолеты шли строем клина, тройками. Затем перестраивались в змейку и выходили в атаку по одному с кормовых курсовых углов, пикируя под углом 60–70°. Бомбили и обстреливали трассирующими пулями.

Тральщики дали самый полный ход, одновременно открыли артогонь из орудий всех калибров.

Бомбы рвались на близком расстоянии от борта «Трала». Корабль трясло и раскачивало, огромные каскады воды обрушивались на палубу. Электрическое управление рулем вышло из строя, выключилось освещение жилых помещений. По приказанию штурмана корабля лейтенанта В. С. Худякова рулевые перешли на ручное управление. У штурвала нес вахту командир отделения старшина 1-й статьи М. Г. Бабин.

В корпусе появилось много осколочных пробоин, в некоторых местах разошлись швы, вода поступала во внутренние помещения. Была пробита топливная цистерна левого борта, из которой выливался соляр. На корабле возникли крен и дифферент на нос. От сотрясения корпуса вышла из строя радиостанция. Командир БЧ-5 воентехник 1 ранга П. Г. Сергеев был контужен. Его заменил старшина команды мотористов старшина 1-й статьи М. Г. Бондаренко.

Электрики под руководством старшины группы электриков главного старшины П. С. Заяца запустили резервный дизель-генератор, от него подали питание к рулевому управлению и обеспечили помещения электросветом. Командир отделения радистов старшина 1-й статьи Н. И. Лепетин и радист краснофлотец А. А. Бондаренко ввели в строй радиостанцию.

Между тем бой с самолетами противника продолжался. Бомбы рвались в непосредственной близости от корабля. И вот в момент очередного пикирования самолета боцман корабля старшина 1-й статьи М. Г. Червиницкий огнем из пулемета ДШК, установленного на кормовом прожекторном мостике, сбил фашиста. Самолет упал в море в пяти кабельтовых от тральщика.

Но на главный командный пункт корабля поступали донесения одно тревожнее другого. С носового аварийного поста доложили, что через разошедшийся заклепочный шов форштевня поступает вода.

— Воду удаляем, а шов конопатим, — доложил командир отделения трюмных старшина 1-й статьи Я. П. Макаров.

Из носового машинного отделения командир отделения мотористов старшина 1-й статьи П. Н. Пигалев доложил о выходе из строя циркуляционного насоса. Взамен его для охлаждения главного двигателя включили один трюмный насос.

Обнаруживали все новые и новые повреждения. Вахтенный моторист старший краснофлотец М. Е. Балановский доложил командиру поста:

— Лопнула втулка золотника второго топливного насоса.

Под руководством старшины группы мотористов М. Г. Бондаренко мотористы краснофлотцы Л. А. Данилов, А. А. Ермоленко заменили втулку, отрегулировали зазоры клапанов.

В кормовом машинном отделении через сальниковую набивку компрессора выхлопного коллектора главного двигателя в отсек начал поступать дым. Командир отделения старшина 1-й статьи М. Л. Герцман, мотористы краснофлотцы Г. Я. Ярошенко, Н. П. Старцев, И. И. Диденко обмотали компенсатор коллектора листовым асбестом и полили водой, а машинное отделение провентилировали.

Осколочные пробоины в обшивке корпуса краснофлотцы В. П. Сиделкин и Л. М. Диденко заделывали подручным материалом, откачивая воду.

Отбомбившись, одна группа самолетов улетела, но тут же появилась вторая, состоявшая из восьми Ю-87. Они сбросили еще около 30 бомб.

Наконец, атаки прекратились. «Трал» продолжал следовать на юг.

Нелегко пришлось и экипажу БТЩ «Мина». При атаке «юнкерсов» несколько бомб взорвалось у носовой части корабля. В наружной обшивке корпуса выше ватерлинии появились осколочные пробоины. Корабль уменьшил ход.

Командир БЧ-5 инженер-лейтенант Н. Г. Соловей доложил командиру корабля о том, что главный левый двигатель перегревается. Его пришлось остановить. Шли на одном двигателе. Тем временем старшина группы мотористов старшина 1-й статьи А. Г. Лаушкин с мотористами краснофлотцами Н. В. Виктбровым, Я. И. Соколом, Г. П. Веняевым поставили на трубопроводе наддува турбовоздуходувки заглушку. Охлаждение левого главного двигателя обеспечили от насоса. Через час двигатель привели в действие. Тральщик развил полный ход.

На командный пункт доложили о пожаре в тентовой кладовой. Краснофлотцы Н. А. Кученко, П. Ф. Нечаевский, Л. В. Мартынов под руководством боцмана мичмана Н. Ф. Безвершенко потушили его через три минуты. Моряки аварийных партий деревянными пробками заделывали пробоины в обшивке

наружного борта.

Оба экипажа в чрезвычайно сложной обстановке сумели обеспечить живучесть кораблей, быстро находили технические решения в безвыходных, казалось, ситуациях.

Утром 28 июня командир ОВР по приказанию командующего Севастопольским оборонительным районом перебазировал свой штаб на 35-ю батарею. Теперь все управление кораблями шло со вновь организованного КП.

В тот же день капитан 3 ранга М. Е. Евсевьев получил приказание уничтожить все документы и оборудование на КП в Карантинной бухте и прибыть на мыс Феолент. Отсюда он стал теперь руководить движением судов и кораблей.

Наступил день 29 июня 1942 года. Последние самолеты передислоцировались на аэродромы Северного Кавказа, не осталось снарядов у зенитных батарей. Севастополь оказался не прикрытым с воздуха. Враг усилил бомбардировки. 30 июня его части прорвались к городу. Защитники Севастополя мужественно дрались до тех пор, пока не иссякли боеприпасы, продовольствие и питьевая вода. По приказу Ставки Верховного Главнокомандования они покинули развалины города и отошли к бухтам Стрелецкой, Камышовой, Казачьей и на мыс Херсонес. 30 июня командование оборонительного района и городской комитет обороны эвакуировались на Кавказ. Старшим начальником в Севастополе остался командир 109-й стрелковой дивизии генерал-майор П. Г. Новиков, его помощником по морской части — капитан 3 ранга А. Д. Ильичев с морской оперативной группой.

В ночь на 2 июля два катера-охотника «МО-021» (командир лейтенант С. М. Гладышев), на борту которого находился инструктор политотдела ОВР капитан-лейтенант С. И. Аверчук, и «МО-0101» (командир лейтенант В. В. Шентянин), приняв по 80 бойцов и командиров, вышли в Новороссийск.

Для «МО-021» этот переход оказался последним. Атакованный «юнкерсами», катер получил тяжелые повреждения. Вышедшие из Севастополя несколькими часами позже «СКА-023» (командир мичман С. А. Маслов), на борту которого находился командир звена старший лейтенант Н. Н. Криворотько, и «СКА-053» (командир мичман И. Н. Капитан) после полудня 2 июля обнаружили на горизонте «МО-021», подававший сигналы бедствия.

«СКА-023» и «СКА-053» пошли на сближение, и скоро все увидели израненный авиацией врага катер-охотник. Нос его погрузился в воду, корма вздыбилась вверх. Погиб командир катера лейтенант С. М. Гладышев. Всех оставшихся в живых

приняли на борт двух сторожевых катеров.

Только закончили приемку людей, как начались атаки «юнкерсов». Трудно сказать, что было бы со сторожевыми катерами, если бы не появились два советских Пе-2. Они отогнали гитлеровцев и сопровождали корабли до наступления темноты. Ночью сторожевики потеряли друг друга и шли самостоятельно. Утром следующего дня командир «СКА-023» заметил на горизонте катер и пошел с ним на сближение. Катерный тральщик (командир мичман И. Ф. Гущин) взял на буксир «СКА-023» и 4 июля привел его в Туапсе.

«СКА-053» шел самостоятельно, пока не кончилось топливо. Катер стоял без хода, дрейфовал. Кончились продовольственные припасы и питьевая вода. Положение было критическим.

На следующий день над катером дважды пролетал советский самолет. Вечером сигнальщики заметили на горизонте катер, который пошел на сближение. Это был катер «01–01», принадлежавший школе оружия учебного отряда флота. Старшина катера старшина 1-й статьи И. И. Горяев передал на «СКА-053» бензин и снабдил продуктами. Оба катера прибыли в Геленджик.

Тем временем в Сочи ошвартовался и «МО-0101».

Долго и трудно прорывались к побережью Кавказа два катерных тральщика — «Ильич» (командир лейтенант Е. А. Мандель) и «Ревсовет» (командир главный старшина А. М. Кривоносов, на борту находился также артиллерист 1-го дивизиона малых охотников старший лейтенант П. М. Мохначев). 1 июля с наступлением темноты, приняв на борт раненых, они вышли из Севастополя в Новороссийск, но прибыли в Батуми только лишь на десятые сутки.

Командир охраны рейда Камышовой бухты старший лейтенант А. И. Песков и военком политрук И. Н. Христенко ушли из Севастополя на «КАТЩ-85» (командир старшина 2-й статьи Б. К. Никифоров). В кильватер ему шли «КАТЩ-86» (командир главный старшина П. А. Ремезов) и «КАТЩ-87» (командир главный старшина П. П. Ростовинский). Переход завершился благополучно.

30 июня начальник штаба флота контр-адмирал И. Д. Елисеев, выполняя приказание командующего флотом, направлял из Новороссийска в Севастополь для эвакуации защитников города все находившиеся в строю катера-охотники, быстроходные тральщики и подводные лодки.

Утром 1 июля тральщики «Щит» (командир старший лейтенант В. М. Гернгросс, военком старший политрук Н. П. Савощенко) и «Т-16» (командир старший лейтенант В. И.

Царевский, военком старший политрук Н. Т. Шкляр) вышли из Новороссийска. На переходе к Севастополю их атаковали 12 Ю-88, которые сбросили до 30 бомб. Корабли зенитным огнем отражали атаки[67]. От близких разрывов бомб на БТЩ «Щит» вышло из строя рулевое управление. Корабль уменьшил ход и начал описывать циркуляцию. БТЩ «Т-16» снизил ход до малого и отошел в сторону.

С аварийных постов на ГКП «Щит» доложили о множестве осколочных пробоин в наружной обшивке борта и поступлении воды в отсеки. Пробоины заделывали деревянными пробками. Из машинного отделения доложили, что лопнула магистраль водяного охлаждения у главного правого двигателя, поврежден пожарный насос. Борьбой за живучесть корабля руководил командир БЧ-5 инженер-лейтенант А. С. Волков. Он отдавал приказания, информировал командира тральщика о повреждениях и принимаемых мерах. Рулевое управление исправили только к 21 часу.

Когда корабли приблизились к подходной точке № 3, створных огней не обнаружили. На запрос старшего лейтенанта Гернгросса штаб флота ответил: «Действуйте по обстановке».

Близился рассвет. Заходить в Севастополь можно было только в темное время суток. Но поврежденный корабль не мог дать полного хода, и командир решил возвратиться в Новороссийск.

На обратном пути с тральщика обнаружили в море дрейфующий гидросамолет ГСТ-9. Моряки сняли с него 32 человека, в том числе 6 членов экипажа во главе с командиром звена 80-й отдельной авиаэскадрильи и 26 человек из 12-й авиабазы. Буксировать ГСТ-9 было невозможно, его потопили. В ночь на 2 июля тральщики «Щит» и «Т-16» прибыли в Новороссийск.

На рассвете 1 июля из Новороссийска в Севастополь вышли еще два БТЩ — «Взрыв» (командир старший лейтенант Н. Ф. Ярмак, военком старший политрук А. П. Воробьев) и «Защитник» (командир старший лейтенант В. Н. Михайлов, военком старший политрук Ф. С. Рубан). Старшим на переходе был командир БТЩ «Взрыв» [68]. Переход складывался удачно, со стороны противника не было помех.

Спустя три часа после ухода тральщиков из Новороссийска вышел отряд катеров-охотников в составе «МО-029» (командир лейтенант А. Е. Яковлев), «МО-088» (командир старший лейтенант Ф. И. Вечный), «МО-036» (командир старший лейтенант Ф. И. Усатенко), «МО-046» (командир старший лейтенант Я. Ф. Неверов), «МО-028» (командир лейтенант В. В. Кошелев), «МО-071» (командир лейтенант С. Т. Еремин) и

«МО-0122» (командир лейтенант Н. Ф. Воловиков). Головным был «МО-029», на борту которого находился командир отряда лейтенант Д. А. Глухов.

На море царил штиль. Ясное безоблачное небо лазурным шатром уходило ввысь, нависало над водной гладью и где-то далеко, на самом горизонте, сливалось со спокойным морем. Но идиллия кончилась, когда корабли проходили траверз Керченского пролива. В небе появился вражеский разведчик, и вскоре налетели «юнкерсы». Корабли вели огонь по самолетам, не снижая скорости.

На «МО-029» убило командира лейтенанта Л. Е. Яковлева и ранило Д. А. Глухова. На других катерах потерь не было.

Отряд продолжал следовать в Севастополь. Налеты «юнкерсов» прекратились только с наступлением темноты. В подходную точку № 3 отряд вышел точно и проследовал по фарватеру. Показались развалины Херсонесского маяка. Глухов дал сигнал катерам следовать к 35-й батарее, а сам на «МО-029» обогнул Херсонесский маяк и пошел в Казачью бухту. У полуразрушенной пристани приняли 127 бойцов, и катер вышел из бухты. Другие катера принимали людей у 35-й батареи. Командир «МО-046» старший лейтенант Я. Ф. Неверов снимал бойцов с берега и доставлял их на БТЩ «Защитник», а затем, приняв 127 человек на свой катер, самостоятельно пошел в Новороссийск.

Командир «МО-071» лейтенант С. Т. Еремин принял 82 человека (в их числе оказался и командир прославленной 7-й бригады морской пехоты полковник П. Ф. Горпищенко), и катер сразу вышел в обратный рейс.

Когда Глухов на «МО-029», обогнув мыс Херсонес, подошел к Феоленту, там уже не было ни одного катера-охотника. В обратный путь катер, переполненный людьми, отправился один.

Летняя ночь коротка. Рассвет наступил быстро. Едва катер прошел минное поле, начались атаки «юнкерсов». «МО-029» потерял ход — вышли из строя двигатели. Бой продолжался до наступления темного времени. К счастью, дрейфующий катер-охотник заметили с двух советских катеров — «МО-0105» и «МО-014», вышедших из Новороссийска. «МО-0105» (командир старший лейтенант В. И. Шаруев) подошел к борту «МО-029» и снял всех раненых, а «МО-014» (командир лейтенант М. Г. Кузьмин) взял поврежденный катер на буксир.

1 июля в Севастополь отправился отряд под командованием капитан-лейтенанта А. П. Скляра. В состав отряда входили три катера-охотника: «МО-015» (командир лейтенант М. И. Малахов), «МО-078» (командир старший лейтенант И. А. Видонов) и

«МО-052» (командир лейтенант А. П. Радченко) [69]. По пути следования они трижды подверглись атакам «юнкерсов». При первом заходе бомбардировщиков на «МО-052» повредило один мотор. Одновременно загорелись дымовые шашки. Образовалась сильная дымовая завеса. Командиры «МО-015» и «МО-078», оценив обстановку, развернулись на обратный курс и возвратились в Новороссийск. А «МО-052», выйдя из дымовой завесы, подвергся еще более сильной бомбардировке и обстрелу «юнкерсов». От попадания зажигательной пули в правую бензоцистерну топливо стало разливаться, в отсеке возник пожар. Но его вскоре удалось ликвидировать.

С наступлением темноты налет прекратился. При осмотре катера моряки обнаружили в корпусе до двадцати пробоин. Один мотор вышел из строя, не работала рация, вытек бензин. В цистернах его осталось около двух тонн, и лейтенант Радченко решил возвратиться в Новороссийск.

В тот же день еще три катера-охотника — «М-039» (командир-лейтенант П. В. Верба), «МО-028» (командир лейтенант В. В. Кошелев) и «МО-038» (командир лейтенант П. А. Бакалов) — под командованием старшего лейтенанта В. П. Щербины и батальонного комиссара Н. М. Кулакова вышли из Новороссийска в Севастополь. Все светлое время суток их то и дело атаковывали бомбардировщики. Ночью 4 июля малые охотники подошли к мысу Феолент на расстояние 10 кабельтовых. Противник открыл по ним огонь из всех видов оружия.

Увидев катера, защитники Севастополя бросались в воду и плыли к своим спасителям. Загрузившись, катера-охотники отправились в обратный путь. Когда наступил рассвет, фашистские самолеты вновь обрушили на них смертоносный груз. Но вскоре прилетели советские самолеты, и атаки «юнкерсов» прекратились. Все катера-охотники без потерь прибыли в Новороссийск.

В полдень 2 июля из Новороссийска в Севастополь вышел отряд под командованием командира 4-го дивизиона капитан-лейтенанта А. И. Захарова[70] в составе пяти катеров-охотников: «МО-074» (командир лейтенант Н. И. Овсянкин), «МО-064» (командир старший лейтенант С. Д. Харченко), «МО-084» (командир лейтенант А. Г. Кривоносов), «МО-0112» (командир старший лейтенант Е. А. Коргун) и «МО-0124» (командир лейтенант В. В. Климов). Капитан-лейтенант Захаров и командир звена лейтенант А. В. Власов находились на «МО-0124», который шел головным.

На переходе катера-охотники подверглись атаке «юнкерсов». На «МО-0112» погиб командир старший лейтенант Коргун. В

командование катером вступил помощник командира лейтенант К. П. Булатов. В полночь катера-охотники прибыли к мысу Феолент. Причал у 35-й батареи оказался разбитым. С берега фашисты обрушили на катера ураганный огонь. Не медля ни минуты, четыре катера («МО-0124», «МО-064», «МО-074», «МО-084»), приняв по 100 бойцов, вышли в море каждый самостоятельно.

На траверзе мыса Сарыч «МО-0124» вступил в бой с торпедными катерами противника. С рассветом налетели «юнкерсы». Они сделали 11 заходов. В неравном бою «МО-0124» погиб, остальные три малых охотника прибыли в Новороссийск, доставив 300 защитников Севастополя.

На «МО-0112» были приняты 70 человек, в их числе раненый командир 109-й стрелковой дивизии генерал-майор П. Г. Новиков, военком дивизии А. Д. Хацкевич, капитан 2 ранга И. А. Заруба, политрук Е. А. Звездкин. Приемка людей проходила медленнее, чем на других катерах, и «МО-0112» вышел позднее всех. В районе мыса Ай-Тодор его атаковали пять фашистских торпедных катеров. Бой был неравный, тяжелый, но экипаж катера-охотника смело дрался с врагом. Один торпедный катер противника удалось потопить, однако и «МО-0112» получил значительные повреждения. Тяжело раненный лейтенант Булатов лежал на мостике без сознания. Положение с каждой минутой осложнялось. В это время появились «юнкерсы». Они бомбили катер, обстреливали из пушек и пулеметов. Весь изрешеченный пулями и осколками, «МО-0112» медленно погружался в воду. До последней минуты над катером трепетал на ветру Военно-морской флаг…

В полдень 2 июля для спасения оставшихся защитников Севастополя из Новороссийска вышли «МО-039» (командир старший лейтенант П. В. Верба), «МО-019» (командир лейтенант Н. А. Оглы Аскеров), «МО-082» (командир старший лейтенант И. С. Волошин) и «МО-0108» (командир старший лейтенант В. Н. Филиппов). На пути катера-охотники три раза подвергались атакам «юнкерсов». Ночью 3 июля они подошли к мысу Херсонес, затем у мыса Феолент под артиллерийско-минометным огнем противника приняли по 108 человек и в полночь 4 июля благополучно прибыли в Новороссийск.

Утром 4 июля в район 35-й батареи отправились «МО-071» (командир лейтенант С. Т. Еремин), «МО-074» (командир лейтенант Н. И. Овсянкин), «МО-019» (командир лейтенант Н. А. Оглы Аскеров) и «МО-0132» (командир старший лейтенант В. С. Белик). «Юнкерсы» непрерывно бомбили катера, 5 июля в час ночи на траверзе Балаклавы гитлеровцы открыли огонь из пушек

и пулеметов. Подойти к берегу не удалось. Катера легли на обратный курс. В районе Феолента подбирали людей с воды.

Этот отряд катеров, посланный в Севастополь, был последним.

4 июля организованная борьба защитников города прекратилась[71]. Всего из Севастополя корабли ОВР эвакуировали более 3 тысяч человек.

Героическая оборона Севастополя продолжалась 250 дней и ночей. Севастопольцы совершили великий ратный подвиг. Они приумножили славу русских солдат и матросов, защищавших Севастополь от иноземного нашествия в 1854–1855 годах. В знак признания бессмертной славы и героизма защитников города Президиум Верховного Совета СССР учредил медаль «За оборону Севастополя». В историю Великой Отечественной войны Севастополь вошел как город-герой [72].

Несмотря на сложность обстановки и огромное напряжение сил и средств, ОВР надежно обеспечивала защиту главной базы с моря, а также безопасность плавания по севастопольским фарватерам в течение всей обороны. Овровцы провели 174 конвоя. В декабрьские дни 1941 года и в январе 1942 года корабли ОВР участвовали в десантных операциях, выполняя задачи по высадке десанта. Только за июнь 1942 года корабли и части ОВР уничтожили 17 самолетов противника[73].

Большая заслуга в этом принадлежит командиру ОВР контр-адмиралу В. Г. Фадееву, штабу соединения, возглавляемому капитаном 2 ранга В. И. Морозовым.

Одним из решающих условий боевых успехов явилась непрерывная и целенаправленная партийно-политическая работа на кораблях и в подразделениях. Ее успешно осуществляли военный комиссар ОВР полковой комиссар А. С. Бойко и политотдел, возглавляемый полковым комиссаром Н. А. Бобковым. Военком и начальник политотдела стремились всегда быть в гуще моряков, на самых решающих участках, на кораблях, выполнявших боевые задачи. Опираясь на комиссаров кораблей, подразделений, партийные и комсомольские организации, весь партийно-комсомольский актив, они мобилизовывали овровцев на борьбу с ненавистным врагом.

В обороне Кавказа

Накал борьбы нарастает

Потеря Крыма резко осложнила обстановку на Черном море и на южном крыле советско-германского фронта. Черноморский флот перешел в порты Кавказского побережья. Значительно ухудшились условия базирования кораблей.

В конце июля противник развернул наступление на Кавказ, сосредоточив на подступах к нему огромное количество живой силы и техники.

В обороне Кавказа Черноморскому флоту отводилась важная роль. Гитлеровцы, захватив крымские и кубанские аэродромы, наносили массированные удары по советским морским коммуникациям, аэродромам и военно-морским базам. Но и в этих условиях флот продолжал с честью выполнять поставленные перед ним задачи. Черноморцы активно содействовали войскам Кавказского и Северо-Кавказского фронтов в оборонительных боях, обеспечивали свои коммуникации вдоль Кавказского побережья, нарушали морские сообщения противника[74].

После оставления Севастополя и перехода кораблей в порты Кавказского побережья ОВР главной базы был расформирован[75], а из его состава сформирована бригада траления и заграждения (командир контр-адмирал В. Г. Фадеев), в которую вошли 10 быстроходных тральщиков, 17 малых охотников, 2 минных заградителя, парусно-моторная шхуна «Сухуми», судоремонтная мастерская и 2 катерных тральщика. Кроме того, 7 катерных тральщиков и 3 тральщика были переданы в ОВР Потийской ВМБ; 9 катерных тральщиков — в ОВР Туапсинской ВМБ; 8 малых сторожевых катеров — в ОВР Новороссийской ВМБ.

Задачи, которые решали в этот период соединений ОВР, практически оставались прежними: противолодочная, противокатерная, противоминная и противодесантная оборона военно-морских баз, обеспечение безопасности плавания по фарватерам и рекомендованными курсами, выхода и входа в базы, несение дозорной службы, конвоирование транспортов, высадка разведчиков на занятое противником побережье.

Выполнение этих задач осложнялось тем, что, во-первых, многие корабли требовали ремонта. Судоремонтные мастерские не оправлялись с таким большим объемом работ, не хватало запасных частей. Только благодаря поистине героическим усилиям рабочих ремонтных мастерских и моряков кораблей удавалось ускорить возвращение их в строй. Во-вторых, сказывались потери, понесенные в период обороны Севастополя: 3 быстроходных тральщика, тральщик, 4 катера-охотника, 12 малых

катеров, 7 катерных тральщиков. Пополнения пока не предвиделось[76]. В-третьих, ОВР продолжал и теперь нести большие потери в кораблях и людях. Не проходило и дня, чтобы корабли не подвергались атакам с воздуха.

14 августа 1942 года БТЩ «Взрыв» (командир старший лейтенант Н. Ф. Ярмак), на борту которого находился военком 2-го дивизиона тральщиков батальонный комиссар Н. Т. Елисеев, эвакуировал из Анапы личный состав и имущество учебного отряда погранохраны НКВД. Вечером тральщик вышел из Кабардинки в Анапу. В районе устья реки Озерейки три Ю-88 атаковали корабль. Артиллеристы и пулеметчики встретили их интенсивным зенитным огнем. Одному самолету удалось прорваться сквозь стену огня и сбросить четыре бомбы. Две из них разорвались в десяти метрах от борта, а две попали в корабль. Тральщик сильно пострадал, возник пожар. Горели каюты командного состава, ходовая и радиорубка. От встряски корпуса вышло из строя рулевое управление. Корабль покатился влево с креном на правый борт [77]. Командир тральщика старший лейтенант Ярмак и штурман лейтенант А. И. Ильюшин были смертельно ранены. Тяжелое ранение получил батальонный комиссар Елисеев. В командование тральщиком вступил помощник командира лейтенант П. Д. Бровенко.

Главный командный пункт перенесли на палубу. Приказания в машинное отделение стали передавать голосом. С электрического управления рулем перешли на ручное.

Донесения на ГКП корабля поступали одно тревожнее другого: о пожаре в носовых помещениях, о затоплении носового запасного отсека, кладовой и артпогреба. И на каждое следовали четкие приказания о мерах по ликвидации пожара, о затоплении погреба с артбоезапасом, переносе раненых на ют, ремонте механизмов.

Личный состав на боевых постах действовал без паники и суеты. Командиры машинных отделений старшины 2-й статьи П. М. Ширягин и В. А. Филимонов управляли работой главных двигателей. Из-за повреждения контрольных приборов мотористы определяли состояние работающих механизмов на слух.

Краснофлотцы моторист А. И. Подольский и электрик Г. И. Деркач запустили дизель-генератор, трюмный машинист краснофлотец П. М. Голованов, устранив повреждение, пустил в работу трюмно-пожарный насос № 2, а моторист краснофлотец Г. Б. Андрющенков — трюмно-пожарный насос № 1. Котельный машинист П. М. Шугайло вынес из горящего помещения тяжелораненого краснофлотца В. Ф. Попова, провалившегося после взрыва бомбы в пролом на полубаке. На электростанции

устранял повреждения командир отделения электриков старшина 2-й статьи С. И. Служенко.

Однако главной опасностью для корабля оставался пожар, быстро распространявшийся по помещениям и палубам. На помощь подошел буксир «Симеиз» [78]. Он стал на якорь в 5–7 метрах по корме тральщика и начал тушить огонь. Команда буксира под руководством его капитана старшего лейтенанта В. А. Вечного помогла экипажу тральщика справиться с огнем. Корабль отбуксировали в Хопи и поставили в ремонт.

В 1942 году катера-охотники и торпедные катера интенсивно использовались для высадки групп разведчиков, для чего они сделали 65 выходов.

9 сентября катера-охотники «МО-081» (командир старший лейтенант С. Г. Флейшер), «МО-091» (командир старший лейтенант В. Е. Москалюк) и «ТКА-54», приняв две группы разведчиков под командованием капитана Н. А. Собченюка и старшего политрука И. П. Либова, с наступлением темноты вышли в район Южной Озерейки[79]. Переход прошел успешно, без противодействия со стороны противника. Высадив разведчиков с помощью шлюпок, катера отошли от берега и легли в дрейф.

Группе старшего политрука Либова сопутствовал успех. В Южной Озерейке в короткой схватке с гитлеровцами разведчики убили коменданта, несколько офицеров в караульном помещении, взяли документы, уничтожили пулеметную точку. Выполнив задачу, группа отошла в заранее условленное место сбора.

Вторую группу под командованием капитана Собченюка при подходе к Глебовке гитлеровцы обнаружили. Завязалась перестрелка, продолжавшаяся несколько минут, после чего разведчики оторвались от противника и пришли на место встречи с первой группой.

С помощью шлюпок моряки сняли с берега всех разведчиков и благополучно доставили в Геленджик.

Для объединения усилий войск и флота, оборонявших Новороссийск и Таманский полуостров, 17 августа 1942 года был создан Новороссийский оборонительный район. В его состав вошли 47-я армия, Темрюкская, Керченская и Новороссийская военно-морские базы и морская авиационная группа Черноморского флота. Перед войсками района стояла задача не допустить прорыва противника к Новороссийску с суши и с моря. При этом оборона города с моря возлагалась на соединения и части Новороссийской ВМБ, береговую артиллерию и авиацию Черноморского флота.

Новороссийской военно-морской базе подчинялось соединение ОВР, в состав которого входили 4-й дивизион малых охотников (17 единиц), 3-й дивизион сторожевых катеров (8 единиц), 6-й дивизион катерных тральщиков (16 единиц), один буксир «Кабардинец» и охрана рейдов[80]. Все дивизионы и охрана рейдов базировались в Новороссийске, а позднее перешли в Геленджик. Командовал соединением капитан 3 ранга П. П. Давыдов, начальником политотдела был капитан 2 ранга К. Ф. Сорокин, начальником штаба — капитан 3 ранга М. А. Лепакин, а с 10 октября 1942 года — капитан-лейтенант А. А. Станский.

Спустя несколько дней, 23 августа 1942 года, в целях объединения всех сил и средств для борьбы с врагом в районе Туапсе был создан Туапсиинский оборонительный район.

На туапсинском направлении оборону с суши осуществляли войска 18-й армии и части морской пехоты Черноморского флота. С моря район Туапсе прикрывали корабли и артиллеристы Туапсинской ВМБ. Этой базе подчинялся ОВР, в состав которого вошли 5-й дивизион малых охотников (14 единиц), 7-й дивизион сторожевых катеров (13 единиц), 4-й дивизион тральщиков (5 единиц), отряд сторожевых катеров (5 единиц), 9-й дивизион катерных тральщиков (12 единиц), охрана рейда Туапсе (командир капитан-лейтенант Б. Д. Берначук) и охрана рейда Сочи (командир капитан 3 ранга А. В. Пичугин). Все дивизионы кораблей базировались в Туапсе, за исключением 7-го, который базировался в Сочи. Во главе ОВР стояли командир капитан 2 ранга Д. Г. Чернов, замполит капитан-лейтенант В. П. Медведев, начальник штаба капитан 3 ранга А. А. Керн[81].

Организация обороны Новороссийска и Туапсе с моря осуществлялась силами и средствами ОВР. Она включала и оборонительные минные заграждения, выставленные на подступах к портам в первые дни войны. Входы в них прикрывались боковыми заграждениями с противолодочными сетями. Корабельные дозоры и береговые наблюдательные посты вели наблюдение в пределах операционных районов военно-морских баз. Силы и средства соединений ОВР взаимодействовали с артиллерией береговой обороны баз.

С наступлением темного времени суток для усиления базового дозора на поиск торпедных катеров противника высылались катера-охотники и торпедные катера, а прожектора и артиллерия находились в готовности к немедленному отражению врага. Перед выходом транспортов в море катера-охотники проводили поиск в пределах операционной зоны базы и по маршруту следования судов с расчетом закончить его за два часа до подхода советских кораблей к порту назначения. Все эти

мероприятия обеспечивали безопасность плавания транспортов по фарватерам Новороссийской и Туапсинской военно-морских баз.

Противолодочная оборона в этих районах строилась по принципу систематического поиска подводных лодок противника на фарватерах и рекомендованных курсах. Одновременно за районом базы вели наблюдение корабли противолодочного дозора и береговые наблюдательные посты.

Противоминная оборона военно-морских баз, и в первую очередь Новороссийской, осуществлялась за счет контроля постами противоминного наблюдения. В случае постановки самолетами противника мин они тут же пеленговались. Данные с постов передавались в ОВР, там записывались в специальный журнал (минной обстановки) и наносились на карту. Каждая мина нумеровалась, проставлялась дата ее постановки. Кроме того, в районе Новороссийской ВМБ проводилось систематическое траление контактными и неконтактными тралами, бомбометание с катеров-охотников на фарватерах и рекомендованных курсах. Словом, здесь нагнел широкое применение опыт, приобретенный овровцами в Севастополе.

В районе Туапсинской ВМБ постановку мин противник не производил.

Противодесантная оборона побережья Новороссийской ВМБ осуществлялась частями 56-й и 47-й армий и морской пехоты, береговыми батареями, ранее выставленными минными заграждениями, а также силами ОВР, бригады торпедных катеров и авиации флота. Руководство противодесантной обороной базы Военный совет флота возложил на полковника П. Ф. Горпищенко, подчинявшегося одновременно и командующему 56-й армией, и командиру Новороссийской ВМБ. Вдоль побережья моря на участках, пригодных для высадки десанта, было поставлено 10 тысяч противопехотных мин.

За весь период обороны Новороссийска, вплоть до частичного овладения городом 7 сентября 1942 года, противник ни разу не пытался высадить десант.

Организация противодесантной обороны побережья в районе Туапсе возлагалась на Туапсинскую ВМБ. Четыре боевых участка этого района занимали части военно-морской базы и приданные ей подразделения 18-й и 56-й армий. Наблюдение за морем производилось дозорными кораблями ОВР и постами службы наблюдения и связи.

Большую роль в обеспечении боевых действий частей и соединений черноморской группы войск и морской пехоты сыграли морские перевозки, осуществлявшиеся транспортами и

кораблями Черноморского флота. Все морские коммуникации проходили вдоль побережья. Как и раньше, овровцы принимали активное участие в противолодочной, противокатерной и противовоздушной обороне конвоев на переходе морем, при выходе и входе их в базу.

На переходе морем противокатерная оборона конвоев обеспечивалась круговой защитой, что отвечало и требованиям их противовоздушной обороны. Противолодочные ордера конвоев также строились на принципе круговой защиты при некотором усилении обороны с носовых курсовых углов (впереди по курсу располагалась подвижная завеса из нескольких катеров-охотников с гидроакустическими станциями). Соединения ОВР успешно решали и эти задачи.

Атакуют тральщики

В начале декабря 1942 года на главный командный пункт флота были вызваны командир бригады траления и заграждения контр-адмирал В. Г. Фадеев, командиры дивизионов тральщиков капитан 3 ранга А. М. Ратнер и капитан 3 ранга В. А. Янчурин. В кабинете командующего уже находились вице-адмирал Ф. С. Октябрьский, член Военного совета контрадмирал Н. М. Кулаков, начальник штаба контр-адмирал И. Д. Елисеев, начальник оперативного отдела капитан 1 ранга А. С. Жуковский и начальник отдела разведки полковник Д. Б. Намгаладзе.

— Задача, которую вам предстоит выполнить, — сказал вице-адмирал Октябрьский, — весьма ответственна. Гитлеровская пропаганда пытается убедить весь мир, что Черноморский флот более не существует. Надо наглядно продемонстрировать возможности нашего флота.

Командующий объяснил, что в условиях малых глубин у побережья, минных полей на подступах к вражеским портам, а также в целях более надежной скрытности операции решено послать на задание именно тральщики, хорошо зарекомендовавшие себя в боевых действиях.

Далее командующий флотом изложил план операции.

В целях маскировки тральщики действуют группами: первая в составе БТЩ «Мина» и БТЩ «Т-16» выходит с наступлением темноты 11 декабря; вторая (БТЩ «Якорь» и «Искатель») выходит позднее и догоняет первую; далее обе группы следуют совместно. Старшим на переходе назначается командир второго дивизиона тральщиков капитан 3 ранга В. А. Янчурин. Выделенный для поддержки тральщиков эсминец «Сообразительный», на котором пойдет контр-адмирал Фадеев, при необходимости как на переходе морем, так и в заданном районе будет действовать к северу от тральщиков, вне их видимости и визуальной связи.

— Напоминаю, — подчеркнул командующий, — должно быть соблюдено полное радиомолчание, равно как и светомаскировка… Вот в этой точке, — он показал ее на карте, — обо группы тральщиков разделяются: первая с утра 13 декабря должна начать поиск и уничтожение транспортов и кораблей противника в районе Дубаны, Жебрияны, а вторая — в районе Георги, Кара, Харман. Надеемся, что своими действиями сумеете сорвать на короткое время перевозки грузов противником. При отрыве от берега для создания дополнительной паники и усиления эффекта следует произвести артиллерийский обстрел указанных на карте пунктов.

Член Военного совета контр-адмирал Н. М. Кулаков напомнил, что обстановка на фронте в районе Сталинграда изменилась в лучшую сторону, завершается окружение вражеской группировки. Потребовав от участников операции высокой бдительности, он пожелал им успеха и благополучного возвращения.

11 декабря в 17 часов БТЩ «Мина» (командир капитан-лейтенант В. К. Стешенко, замполит капитан-лейтенант Н. В. Воронцов) и БТЩ «Т-16» (командир капитан-лейтенант В. И. Царевский, замполит капитан-лейтенант Н. Т. Шкляр) вышли в море. Полутора часами позже вышли БТЩ «Якорь» (командир капитан-лейтенант И. В. Коровкин, замполит капитан-лейтенант П. И. Голубев) и БТЩ «Искатель» (командир капитан-лейтенант В. А. Паевский, замполит капитан-лейтенант С. П. Хохлов). В условленное время вторая группа стала лидером первой.

Весь свободный личный состав собрался в кормовых кубриках. Командиры кораблей довели до экипажей задачу. Политработники организовали короткие митинги.

Поход проходил спокойно, но приходилось часто уклоняться от плавающих мин, обнаруженных по курсу головного корабля.

Эсминец «Сообразительный» вышел 12 декабря в 0 ч 15 минут. На следующую ночь корабли были на подходе к району боевых действий. Около четырех часов 13 декабря первая группа тральщиков повернула вправо, вторая — влево.

Наступил рассвет. Легкая пелена серого тумана обволакивала горизонт.

На мостик БТЩ «Мина» поднялся штурман старший лейтенант И. А. Хомяков.

— Подходим к району боевых действий, — доложил он.

— Передайте командиру шестнадцатого, — приказал Ратнер, — перестроиться в строй фронта влево, начать поиск.

Видимость постепенно улучшалась.

— Товарищ командир! Прямо по курсу виден берег, — доложил командир отделения сигнальщиков старшина 1-й статьи В. В. Кравченко.

— Есть, вижу, — ответил командир, внимательно рассматривая берег.

Вахту на руле нес командир отделения рулевых старшина 1-й статьи А. И. Стасюн, смуглый, всегда жизнерадостный украинец. У дальномера застыл старший краснофлотец Н. И. Борисенко.

— Слева, курсовой 95 градусов: вижу дым, — неожиданно раздался доклад дальномерщика Н. И. Борисенко.

— Боевая тревога! — скомандовал командир тральщика.

Штурман старший лейтенант Хомяков взглянул на часы:

стрелки показывали 10 ч 49 минут. Он записал время в журнал боевых действий. Командир дивизиона донес флагману: «Обнаружил конвой противника, вступаю в бой».

Не меняя курса и скорости хода, тральщики сближались с противником.

Стешенко по переговорной трубе передал в машину, обращаясь к инженер-лейтенанту Н. Г. Соловью:

— Начинаем атаку. Будем маневрировать на полных ходах.

Стешенко без труда уточнил: в составе вражеского конвоя следовали два транспорта, эсминец, пять больших катеров. Противник заметил советские корабли и дал семафор.

— Отвечайте любым сигналом, — распорядился капитан 3 ранга Ратнер. — Лишь бы выиграть время!..

Ответ тральщика «Мина» противник не понял и снова запросил позывные.

— Повторить тот же сигнал, — приказал Ратнер и скомандовал: — Полный ход! Курс 230 градусов.

Пока осуществлялся поворот на новый курс, Ратнер и флагманский артиллерист бригады капитан 2 ранга Н. И. Федоренко уточнили исходные данные для стрельбы.

И вот уже следует команда:

— По головному транспорту, огонь!

Помощник командира тральщика старший лейтенант Н. М. Сотников нажал на педаль ревуна.

Дистанция не превышала 65 кабельтовых. Тральщики вели стрельбу на полном ходу. Корабли вражеского конвоя открыли ответный огонь. Началась артиллерийская дуэль, и капитан-лейтенант Стешенко порадовался за комендоров: все точнее и точнее ложились посылаемые ими снаряды.

Расстояние до конвоя сократилось. Транспорты стали уклоняться от снарядов, а корабли охранения — ставить дымовую завесу. Затем миноносец и два катера вышли из стены дыма.

Тральщики, не снижая скорости хода и не изменяя курса, шли на сближение, сосредоточив огонь по миноносцу и сторожевым катерам. Миноносец, получив попадание 100-мм снаряда, поставил дымовую завесу и вместе с двумя катерами повернул на обратный курс.

Тральщики перенесли огонь на головной транспорт.

— На корме транспорта — пожар, — доложил дальномерщик Борисенко.

Тем временем сторожевые катера противника, выйдя из-за дымовой завесы, снова пошли в атаку на тральщики. БТЩ «Мина» и БТЩ «Т-16» сразу же открыли по ним огонь из 37-мм автоматов. Один катер затонул, остальные поспешно ретировались.

Головной транспорт, получив повреждение, выбросился на мель и продолжал гореть. Второму транспорту удалось уйти.

В 13 ч тральщики «Мина» и «Т-16» перестроились в строй кильватера, легли на новый курс. Идя малым ходом, с расстояния 75 кабельтовых они открыли огонь по берегу, где, по данным разведки, находились вражеские войска.

Тральщики «Искатель» и «Якорь» тем временем вели поиск в заданном районе, но безрезультатно. В 16 ч они с расстояния 65 кабельтовых обстреляли береговые объекты противника.

Утром 15 декабря обе группы тральщиков вошли в порт.

26–30 декабря 1942 года тральщики «Искатель», «Т-16», «Якорь» и «Мина» произвели второй набег на коммуникации противника. Их действия обеспечивали эсминцы «Сообразительный» и «Безупречный». Командовал группой командир бригады траления и заграждения контр-адмирал В. Г. Фадеев.

Тральщики, придя в район, произвели поиск, но кораблей противника не обнаружили. В районе селения Бурнасы обстреляли вражеские объекты с дистанции 35 кабельтовых и вызвали три пожара.

Плацдарм мужества

В 1943 году советское командование осуществило ряд наступательных операций на южном участке фронта. Активное участие в них, и прежде всего в высадке десантов, приняли экипажи кораблей ОВР и бригады траления и заграждения.

В начале февраля 1943 года штаб Черноморского флота планировал высадку десанта в районе Южная Озерейка (основной десант), в районе Станички (вспомогательный десант) и демонстративную высадку в районах Анапы, станицы Благовещенской, мыса Железный Рог. Кроме того, в районе Васильевка, Глебовна должен был высадиться парашютный десант с задачей уничтожения штабов, линий связи и мостов.

Корабли ОВР и бригады траления и заграждения входили в состав различных отрядов. В отряд кораблей артиллерийской поддержки кроме трех канлодок, двух эсминцев вошли четыре катера-охотника «МО-072», «МО-052», «МО-032» и «МО-031». Командиром группы катеров-охотников был назначен временно исполняющий обязанности командира 2-го дивизиона капитан-лейтенант Н. А. Дьяконов, его заместителем по политчасти — капитан-лейтенант П. П. Васильченко. Корабли отряда базировались в Геленджике.

Отряд охранения транспортов составили БТЩ «Искатель» и шесть катеров-охотников: «МО-035», «МО-075», «МО-085», «МО-095», «МО-0105» и «МО-0115». Командиром отряда стал командир 2-го дивизиона тральщиков капитан 3 ранга В. А. Янчурин, находившийся на БТЩ «Искатель». Отряд дислоцировался в Туапсе.

Отряд высадочных средств состоял из БТЩ «Щит», «Защитник» и «Арсений Раскин» [82], на котором находились командир 1-го дивизиона тральщиков капитан 3 ранга А. М. Ратнер и инструктор политотдела бригады траления и заграждения капитан-лейтенант С. И. Аверчук. В отряд, кроме того, вошли шесть малых охотников («МО-041», «МО-051», «МО-081», «МО-091», «МО-0111», «МО-0141»), три болиндера (№ 2, № 4 и № 6), тральщик «Геленджик», два буксира («Алупка» и «СП-19»), пять сейнеров (227, 230, 206, 213 и 229) и шесть корабельных барказов. Отряду ставилась задача доставить к месту высадки и высадить на берег штурмовые группы, а затем совместно с кораблями артиллерийской поддержки помогать десантникам огнем. Общее руководство возлагалось на командира отряда капитана 3 ранга А. П. Иванова и политработника старшего лейтенанта М. И. Никитина.

Дислоцировался отряд в Геленджике.

На вспомогательном направлении в районе Станички должен был высадиться отряд моряков в 260 человек (командир майор Ц. Л. Куников, замполит старший лейтенант Н. В. Старшинов, начальник штаба майор Ф. Е. Котанов). Высадку штурмового отряда предстояло осуществить группе кораблей в составе «СКА-0134», «СКА-0154», «СКА-0163», «СКА-0411», «РТЩ-1», РК «Сталинец» и КАТЩ «Скумбрия». Их обеспечивали силы прикрытия: «МО-084», на борту которого находился командир отряда высадочных средств командир 4-го дивизиона катеров-охотников капитан-лейтенант Н. И. Сипягин, «МО-064», два торпедных катера, а также береговая артиллерия. Все катера обеспечения имели пусковые установки 82-мм реактивных снарядов[83].

Корабли базировались в Геленджике.

Боевые действия на главном и вспомогательном направлениях планировалось начать одновременно — в 1 ч ночи 4 февраля 1943 года. К 13 ч 2 февраля в Геленджике сосредоточились все корабли отряда высадочных средств и артиллерийской поддержки. Перебазирование их прошло благополучно, без помех со стороны противника. В тот день гитлеровцы не вели воздушной разведки.

С наступлением вечерних сумерек 3 февраля на корабли были приняты десантники и погружены танки.

Корабли отряда высадочных средств выходили тремя группами. Первая — БТЩ «Арсений Раскин» с болиндером № 4 и тральщиком «Геленджик» на буксире, в охранении «МО-091» и «МО-0141», вторая — БТЩ «Защитник» с болиндером № 6, «СП-19» с сейнером № 213 и барказом, в охранении «МО-041» и «МО-081»; третья — БТЩ «Щит» с болиндером № 2, буксир «Алупка» с сейнером № 230 и барказом на буксире, в охранении «МО-051» и «МО-0111»[84].

В 20 ч 50 мин отряд построился в походный ордер и начал движение к месту высадки десанта. Скорость на переходе не превышала 6–7 узлов. Погода не благоприятствовала буксировке. Болиндеры рыскали из стороны в сторону. Вскоре начали рваться буксирные концы. На их заводку уходило много времени. К тому же усилился ветер. Все это помешало отряду вовремя прибыть к месту и начать высадку. Между тем, вспомогательный десант и группы демонстративной высадки заняли исходное положение своевременно, как предусматривалось планом.

Во время маневрирования при подходе к болиндеру тральщик «Защитник» столкнулся с «МО-0111». Катер-охотник получил повреждение, следовать к месту высадки не мог. Все десантники с

него были сняты и приняты на канлодку «Красный Аджаристан»[85], а «МО-0111» вернулся в Геленджик.

Действуя по плану, эсминец «Бойкий» и два катера-охотника «МО-036» (командир старший лейтенант Ф. И. Усатенко) и «МО-026» (командир старший лейтенант Н. П. Анищенко) подошли к Анапе и открыли огонь, продолжавшийся 30 минут. Когда противник открыл ответную стрельбу, малые охотники поставили дымовую завесу. В результате боя был подавлен прожектор — одна из самых серьезных помех при высадке десанта. К рассвету 4 февраля отряд подошел к Южной Озерейке и, не обнаружив десантных кораблей, лег на курс в Геленджик.

Отряд транспортов с охранением, вышедший из Туапсе, к 2 ч 4 февраля подошел к точке развертывания сил и начал маневрировать, ожидая сигнала на высадку.

В 2 ч 30 мин 4 февраля корабли эскадры начали обстрел места высадки. Темноту ночи прорезали яркие вспышки артиллерийских залпов. Огонь вели два крейсера, лидер и два эсминца. Но ввиду того, что они стреляли по площадям, без корректировки, эффективность оказалась низкой, оборону противника подавить не удалось.

Корабли отряда высадочных средств к месту развертывания сил подошли только в 3 часа.

В 3 ч 25 мин катера-охотники «МО-051», «МО-091», «МО-0141», «МО-041», «МО-081» по сигналу с «МО-051» (красный огонь на клотике) начали подходить к берегу. До конца артподготовки оставалось примерно 10 минут. К берегу первым шел БТЩ «Щит», за ним — «Арсений Раскин» и «Защитник»[86].

Для ориентировки кораблей при подходе к берегу гидрографы заблаговременно выставили два светящихся в сторону моря буя. Пройдя через эти «ворота», тральщики передали буксировку болиндеров рейдовым буксирам и тральщику «Геленджик», которые повели их к месту высадки десанта.

Когда катера-охотники были уже на расстоянии около кабельтова от берега, противник выпустил осветительную ракету. И сразу же заговорили вражеские пушки, минометы и пулеметы. Малые охотники и тральщики открыли ответный огонь. Особенно успешно вел обстрел реактивными снарядами «МО-051».

Подойдя к месту высадки, катера-охотники под сильным огнем противника высадили штурмовые группы морских пехотинцев и отошли мористее. «МО-091», не дойдя до берега, получил серьезные повреждения, командир катера старший лейтенант В. Е. Москалюк и его помощник старший лейтенант В. С. Лыскин были тяжело ранены. Не высадив десантников,

«МО-091» возвратился в Геленджик.

«МО-051» успел высадить бойцов, но при отходе от берега в него попали снаряд и мина. На катере вспыхнул пожар, вскоре громыхнул взрыв. «МО-051» затонул со всем экипажем. В числе погибших были капитан 3 ранга А. П. Иванов, политработник М. И. Никитин, командир катера старший лейтенант С. А. Бычков и помощник командира лейтенант А. А. Горлов. Удалось спастись только троим: мотористу старшему краснофлотцу И. С. Николаенко, гидроакустику краснофлотцу А. В. Полетаеву и штурману отряда старшему лейтенанту М. Е. Щедрину.

Большие потери понес и «МО-0141». Были убиты командир катера старший лейтенант П. С. Шевкунов, помощник командира старший лейтенант С. И. Коренев и все сигнальщики. Артиллерист дивизиона старший лейтенант П. М. Мохначев получил сильную контузию. По приказанию командира 2-го дивизиона тральщиков капитана 3 ранга Янчурина, находившегося на БТЩ «Искатель», помощник командира тральщика старший лейтенант А. П. Радченко перешел на «МО-0141» и привел его в Геленджик.

Тем временем на берегу штурмовые группы завязали жаркий бой за овладение плацдармом.

За малыми охотниками к месту высадки шли буксиры с болиндерами. Относительно повезло только одному из них. Несмотря на артогонь, болиндер удачно подошел к берегу. На танках уже были заведены моторы, стреляли пушки. Как только болиндер коснулся берега, танки сошли, следом высадились морские пехотинцы. В болиндер попал снаряд, на нем возник пожар. Второй болиндер к берегу подошел лагом, танки с него не сошли, он сгорел. Третий болиндер загорелся еще до подхода к берегу.

В бою при высадке сильно пострадал тральщик «Геленджик». От прямых попаданий снаряда и мины на корабле возник пожар, появились убитые и раненые. Люди мужественно продолжали вести бой и бороться с огнем, быстро охватившим всю носовую часть тральщика. Вражеская батарея расстреливала корабль с расстояния 250–300 метров, и он погиб. Из экипажа спаслось лишь несколько человек, в том числе старший лейтенант Д. Г. Свалов.

Сопротивление врага усилилось. Каждая попытка кораблей подойти к берегу встречала мощное огневое противодействие. Прекратилась связь с десантниками, сражавшимися на суше. Рассвет приближался, а основные силы десанта высадить еще не удалось. В 6 ч 20 мин командир высадки приказал всем кораблям отходить в Геленджик.

По-другому развивались события на вспомогательном направлении — в районе Станички. Приняв к 20 ч 3 февраля на борт штурмовой отряд под командованием майора Ц. Л. Куникова, корабли вышли из Геленджика в пункт развертывания (Цемесская бухта). Головным в строю кильватера шел «МО-084», на борту которого находился командир отряда старший лейтенант Н. И. Сипягин. Тихоходный катерный тральщик «Скумбрия» вышел часом раньше.

Торпедные катера обеспечения вышли самостоятельно, в соответствии с планом. Когда отряд высадочных средств прибыл в точку развертывания, по сигналу Сипягина корабли перестроились в строй фронта. В 1 ч 4 февраля артиллерия береговой обороны Новороссийской ВМБ открыла огонь по передовой линии высадки.

Торпедные катера «ТКА-12» и «ТКА-22» поставили дымовую завесу между берегом и строем катеров. Через 10 мин батареи перенесли огонь в глубину обороны противника. В это время «МО-084», выйдя из дымовой завесы в районе пристани рыбзавода, открыл огонь из пушек и пулеметов, дал залп реактивными снарядами по огневым точкам противника. Огонь реактивными снарядами вел и катерный тральщик «Скумбрия».

Подойдя к месту высадки, катера начали высаживать морских пехотинцев. Через 2–3 мин они отошли от берега и направились за второй партиен десантников.

Морские пехотинцы во главе с Куниковым в упорном бою сломили сопротивление гитлеровцев и овладели Станичкой, о чем Куников донес командиру высадки. За ночь на плацдарм катера доставили также группы старших лейтенантов В. А. Ботылева, И. В. Жернового и капитана И. М. Ежеля.

К утру 4 февраля на плацдарм были высажены 894 десантника[87]. Экипажи всех кораблей действовали смело и решительно.

Вблизи борта «Скумбрии» разорвался крупнокалиберный снаряд, осколками повредило дизель. Тральщик начал дрейфовать к берегу, занятому противником. Командир главный старшина В. С. Жолудев стал подавать аварийные сигналы. Командир «СКА-0163» главный старшина В. С. Сердюк под огнем противника подошел к тральщику, взял его на буксир и отвел к пристани 9-го километра Сухумского шоссе.

При третьем подходе к берегу «СКА-0134» попал под мощный обстрел. Около борта рвались снаряды и мины. Командир старший лейтенант П. И. Крутень был ранен. Неуправляемый катер сел на мель. Десантники выскочили на берег, с помощью экипажа разгрузили боезапас и продовольствие. Но вот вблизи

катера взорвалась мина. Упал смертельно раненный старший лейтенант Крутень. В командование вступил парторг дивизиона лейтенант А. М. Коваленко.

С рассветом противник усилил артогонь. Катер стоял на мели. В машинном отделении пробило бензопровод. Вспыхнул пожар. Под руководством старшины группы мотористов старшины 2-й статьи И. Я. Вовченко пулеметчик краснофлотец М. Н. Макаров и командир отделения рулевых старшина 2-й статьи И. Ф. Мартынов заделали пробоины, погасили огонь и исправили бензопровод. «СКА-0154» предпринял попытку снять «СКА-0134» с мели, но безуспешно. Тогда лейтенант А. М. Коваленко решил всем экипажем сойти на берег и драться вместе с десантниками. Уничтожив секретные документы, моряки катера с оружием присоединились к отряду Куникова.

В момент выгрузки боезапаса и продовольствия «РТЩ-1» накрыло залпом минометной батареи. Краснофлотцы В. Т. Жуков, Е. Н. Мельников, А. М. Шлыков получили ранения. Осколками повредило борт катера. На переходе он стал зарываться носом в воду. При осмотре выяснилось, что водой заливало носовой кубрик. Политрук звена старший политрук С. З. Голубь, краснофлотцы В. А. Аргонов и Д. К. Чикмарев заделали пробоины, затем откачали воду.

При возвращении «СКА-0154» в базу за его кормой разорвался снаряд. Осколками ранило капитан-лейтенанта Н. Н. Щекотихина, в моторном отсеке вспыхнул пожар. Благодаря решительным действиям моряков огонь быстро ликвидировали.

В тяжелое положение попал «СКА-0163». При подходе к Станичке противник обстрелял его артиллерийско-минометным огнем. Вблизи разорвалась мина, осколками ранило командира катера главного старшину В. С. Сердюка. Старшина 1-й статьи Г. Н. Новиков не растерялся, взял на себя обязанности командира и привел катер в Геленджик.

Десантный отряд Куникова занял плацдарм шириной около 3 километров по береговой черте и до 2,5 километра в глубину и прочно удерживал его в течение 4–5 февраля, отбивая яростные атаки врага[88]. Командование фронтом и флотом, проанализировав складывающуюся обстановку, приняло решение направить основные силы десанта на это направление, планировавшееся как вспомогательное.

В ночь на 5 февраля, несмотря на неблагоприятную погоду, отряд катеров «МО-074», «МО-044», «МО-084», КАТЩ «Скумбрия» под огнем противника высадил на плацдарм 200 десантников.

Вечером 5 февраля с наступлением темного времени отряд высадочных средств в составе канлодки «Красный Аджаристан»

(на ее борту находился контрадмирал Н. Е. Басистый), канлодки «Красная Грузия» и девяти катеров-охотников («МО-0122», «МО-072», «МО-052», «МО-031», «МО-041», «МО-081», «МО-044», «МО-026», «МО-036»[89]) принял войска 255-й бригады морской пехоты и вышел в район Станички. Первыми высадили десантников катера-охотники. В 22 ч 30 мин канлодка «Красная Грузия» подошла к пристани, которая оказалась полуразрушенной. Несколько позже подошла и канлодка «Красный Аджаристан». Началась высадка.

Тем временем из Геленджика прибыли три быстроходных тральщика — «Щит», «Арсений Раскин» и «Груз», а также тральщик «Земляк».

Всего было высажено на плацдарм 2900 человек[90]. С рассветом корабли и катера возвратились в Геленджик. Утром 6 февраля части 255-й бригады морской пехоты под командованием полковника А. С. Потапова вступили в бой.

В последующие дни — 7, 8 и 9 февраля — из-за сильного артиллерийско-минометного обстрела района высадки корабли не могли подойти к берегу. Было принято решение: высадку производить из района мыса Пенай с катеров-охотников. В течение трех суток катера-охотники перебросили войска 165-й стрелковой бригады и 83-й бригады морской пехоты в район Станички. К 5 ч утра 9 февраля они высадили 15400 человек с артиллерией и танками[91].

При высадке войск особенно отличился экипаж «МО-052» (командир старший лейтенант А. Ф. Краснодубец). Он высадил в Станичку 1736 человек, доставил 258 ящиков со снарядами, вывез 290 раненых. «МО-0122» (командир старший лейтенант В. И. Горяшко) с командиром звена старшим лейтенантом П. И. Жуковым на борту за две ночи перебросил 1413 человек, 162 ящика боезапаса, 20 мешков продовольствия и вывез 385 раненых. БТЩ «Арсений Раскин» и БТЩ «Щит» только за один рейс в ночь на 8 февраля перевезли 144-й батальон 83-й бригады морской пехоты в количестве 1020 человек с полным вооружением. А всего в период с 5 по 25 февраля 1943 года быстроходные тральщики перевезли в район Мысхако, Станичка 10 628 человек[92].

С 7 по 8 февраля «КАТЩ-0411», «КАТЩ-0711», бот № 12, сейнер № 57, буксиры «СП-207» и «СП-4606» доставили в Станичку в общей сложности 41,5 тонны боезапаса, 11 тонн продовольствия и 6 тонн воды[93].

В период с 4 по 21 февраля 1943 года катерами 5-го дивизиона сторожевых кораблей было перевезено: войск — 5400 человек, раненых — 2400, минометов — 50, противотанковых

ружей — 20, станковых пулеметов — 20, снарядов — 70 ящиков, патронов — 170 ящиков, мин — 115 ящиков и различного имущества — 13 тонн [94].

12 февраля части полковника Потапова приняли позиции у отряда Куникова, который являлся и старшим морским начальником Станички[95], отвечал за работу причала и его охрану. В ночь на 12 февраля 1943 года тяжелораненого командира десантников отправили в Геленджик, где он скончался. Ц. Л. Куников удостоен звания Героя Советского Союза посмертно.

Важным условием стойкости десантников в борьбе за удержание плацдарма на Малой земле явилось бесперебойное снабжение его по морской коммуникации Геленджик, Мысхако. Героическая эпопея длилась на протяжении семи месяцев. Несмотря на зимние штормы, ожесточенное противодействие врага, использовавшего для удара по кораблям и плавсредствам артиллерию, торпедные катера, подводные лодки и, наконец, мины, советские моряки надежно обеспечивали героический гарнизон Малой земли всем необходимым.

Вначале пополнение шло через единственную имевшуюся в районе плацдарма пристань, принадлежавшую ранее рыбзаводу в Станичке. Но и ее непрерывно обстреливал противник. Когда пристань оказалась разрушенной, а десант расширил свой плацдарм, местом выгрузки стала Суджукская коса. На южной ее части, в районе Алексино, оборудовали деревянную пристань длиной 25 метров, к которой могли подходить малые сейнеры и катера. С других кораблей разгрузку можно было производить только на рейде, используя барказы и рыболовецкие лодки для перевозки людей и техники на берег.

Противник интенсивно обстреливал плавсредства на незащищенном рейде; Начиная с 13–15 февраля артогонь по пристани и рейду у Суджукской косы значительно усилился. Необходимо было искать новое место выгрузки. К этому времени десантные части продвинулись по побережью до Мысхако включительно. Берег на этом участке обрывистый, более укрытый от наблюдения и артиллерийского обстрела. Сюда и перенесли место разгрузки судов. Здесь соорудили три небольшие пристани. К сожалению, и в этом месте береговая отмель выходила далеко в море, швартоваться к импровизированным причалам могли только мелко сидящие плавсредства. С канонерских лодок и быстроходных тральщиков, становившихся на рейде у Мысхако, грузы переправлялись на катерах и шлюпках.

27 февраля фашистские торпедные катера прорвались в Цемесскую бухту и атаковали у Мысхако канлодку «Красная

Грузия». С развороченной взрывом торпеды кормой канлодка села на камни у берега.

В тот же день торпедным катерам противника удалось потопить тральщик «Груз»[96]. Несколько позднее был потоплен и буксир «Миус». Это заставило отказаться от использования кораблей большого водоизмещения и доставлять грузы только на малых судах и катерах, потребность в которых резко возросла.

Еще в начале февраля в бригаду траления и заграждения начали поступать с судостроительных заводов десантные мотоботы, из которых сформировали дивизион[97]. Управление дивизиона и боты укомплектовали личным составом бригады траления и заграждения. Командиром дивизиона был назначен старший лейтенант И. И. Сенкевич, бывший командир тральщика «Мина», а с апреля 1943 года — старший лейтенант П. И. Жуков, бывший командир звена 2-го дивизиона катеров-охотников. Замполитом дивизиона сначала стал младший лейтенант А. А. Ткачев, а с апреля — старший лейтенант К. К. Жук, штурманом дивизиона — старший лейтенант Г. К. Балимов, механиком — техник-лейтенант В. Д. Дмитриев.

В апреле 1943 года дивизион десантных мотоботов передали в ОВР Новороссийской военно-морской базы[98], и обеспечение малоземельского плацдарма существенно улучшилось.

Десантные боты широко использовались для всех видов снабжения. Крупная техника перевозилась на спаренных ДМБ. Очертания носовой части бота (срез с наклоном вперед) давали ему возможность подходить к берегу почти вплотную. Грузоподъемность позволяла брать 8–10 тонн груза или 70–80 человек. Два мотора обеспечивали скорость хода до 7 узлов. Однако из-за низкой мореходности выход разрешался при ветре не более трех баллов.

На этой коммуникации гитлеровцы использовали торпедные катера типа «S» водоизмещением 50–60 тонн, имевшие на вооружении 20–25-мм пушки и крупнокалиберные пулеметы и развивавшие скорость хода до 40 узлов.

18 апреля 1943 года конвой в составе сейнеров и десантных ботов в охранении трех катеров-охотников — «МО-054» (командир лейтенант Б. Е. Ямковой), «МО-044» (командир лейтенант Н. И. Овсянкин) и «МО-084» (командир старший лейтенант В. Ф. Школа) — подошел к Мысхако. Суда начали разгрузку, а катера-охотники охраняли рейд. Через несколько минут они обнаружили 12 торпедных катеров противника. Несмотря на численное превосходство, малые охотники вступили в бой. Один вражеский катер был уничтожен, другой загорелся. Фашисты поставили дымовую завесу и ушли.

30 апреля вместе с тремя малыми охотниками на прикрытие конвоя вышел и «МО-082» (командир старший лейтенант Н. И. Осеев, он же командир отряда прикрытия конвоя). По указанию Осеева четыре торпедных катера находились впереди конвоя, создавая завесу охранения.

Погода благоприятствовала переходу. Ночь была безлунной, дул слабый ветерок. Подойдя к Мысхако, шхуны и десантные боты начали разгрузку, а катера осуществляли охрану рейда. Над морем разносилось гудение авиационных моторов. Это советские самолеты возвращались с боевого задания.

Вскоре донесся гул моторов торпедных катеров, и мгновенно ночную тьму разрезали разноцветные трассы автоматических пушек и пулеметов. Катера-охотники пошли на сближение с противником. «МО-082» лег на боевой курс, его действия повторили остальные катера.

— По фашистским катерам, огонь! — скомандовал Осеев.

Ударили сорокапятки, затрещали пулеметы. Противник растерялся и на какое-то время прекратил стрельбу. Этим воспользовался старший лейтенант Осеев и обрушил весь огонь на головной катер. В это время с линии дозора вступили в бой катера прикрытия. Противник стал отходить.

Вернувшись на линию дозора, советские моряки обнаружили вторую группу фашистских катеров, шедших под самым берегом, и сразу вступили с ними в бой.

— Один катер горит! — громко крикнул сигнальщик.

Прикрыв поврежденный катер дымовой завесой, противник отошел. Развить успех боя Осеев не мог: линию дозора нельзя было оставить без наблюдения. В течение ночи противник еще дважды появлялся в этом районе, но катерники своевременно обнаруживали его и срывали атаки.

Попытки гитлеровцев прервать важную коммуникацию, по которой шло снабжение войск, не увенчались успехом. Десантники непрерывно получали все необходимое, что требовалось для удержания плацдарма.

27 февраля 1943 года в соединениях ОВР и бригаде траления и заграждения произошло знаменательное событие. Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение боевых заданий командования 1-й дивизион катеров-охотников был награжден орденом Красного Знамени. С начала войны патера-охотники дивизиона активно участвовали в боевых действиях на Черном море. Они отличились в обороне Одессы, Севастополя. Кавказа. Только в 1941 году находились в дозоре в общей сложности 397 судо-суток, 140 раз произвели бомбометание на севастопольских фарватерах, уничтожили 151

мину, зенитным огнем сбили 8 самолетов врага. Катера дивизиона участвовали в высадке десанта в Феодосию, Евпаторию, Судак, Южную Озерейку и Станичку. В их охранении прошли 1052 транспорта.

1 марта 1943 года бригаду траления и заграждения вновь облетело радостное сообщение: приказом Народного комиссара ВМФ тральщик «Защитник» (командир капитан-лейтенант В. Н. Михайлов) был удостоен гвардейского звания. С начала войны он проделал большую работу по конвоированию транспортов, доставке техники, продовольствия, а также личного состава десантных войск. Только за период со 2 по 25 февраля 1943 года тральщик перевез в Станичку 2290 человек и за три месяца прошел 2274 мили[99]. Два рейса тральщик совершил в Туапсе и Геленджик, доставив 1110 человек.

25 марта 1943 года героический подвиг совершил экипаж «СКА-065» (командир старший лейтенант П. П. Сивенко), входивший в состав 5-го дивизиона катеров. В тот день катер, на борту которого находился командир звена капитан-лейтенант В. А. Тимощенко, конвоировал транспорт «Ахилеон» с военным грузом. На рассвете в районе Фальшивого Геленджика конвой подвергся нападению торпедных катеров противника, а затем массированному налету фашистской авиации. От близких разрывов бомб из строя вышел левый мотор, на катере появилось много раненых. Но моряки продолжали вести неравный бой. Взрывом снаряда командиру отделения минеров старшине 2-й статьи Г. А. Куропятникову оторвало левую руку, его ранило в грудь и голову, но он продолжал стрелять из пулемета одной рукой. Когда увидел, что на корме загорелись дымовые шашки, расположенные вблизи глубинных бомб, пополз к очагу пожара и, превозмогая страшную боль и слабость, одной рукой сбросил их за борт, предотвратив тем самым гибель катера. В это время вторая группа вражеских самолетов вышла в атаку на катер. И снова коммунист Куропятников повел огонь из пулемета. Он держался до последней возможности, пока силы окончательно не покинули его. Боцман Д. С. Антоненко, раненный в обе руки, не оставил боевой пост и отражал пулеметным огнем атаки гитлеровцев с воздуха. Так поступали все моряки.

Раненного осколком краснофлотца С. В. Марченко взрывной волной выбросило за борт, но он сумел подняться на катер и продолжал подносить к орудию снаряды. Сбитый осколком вражеской бомбы, упал на палубу Военно-морской флаг. И тогда раненый краснофлотец В. Д. Потапов, пересиливая боль, связал срезанный фал и вновь поднял Боевое Знамя катера.

В этом бою тяжелые ранения получили комендор И. Н.

Перевозников и помощник командира, секретарь партийной организации лейтенант А. Я. Мазлер. Благодаря мужеству и самоотверженности экипажа все атаки врага были отбиты, транспорт и катер спасены.

За мужество и героизм в бою моряки катера были награждены орденами и медалями, а старшине 2-й статьи Г. А. Куропятникову присвоено звание Героя Советского Союза. И впервые в истории флота корабль самого малого класса стал гвардейским.

Экипаж этого катера отважно сражался с врагом с самого начала войны. Первый бой он принял на Дунае. В сентябре 1941 года участвовал в высадке десанта в районе Григорьевки под Одессой. За время обороны Севастополя отконвоировал 50 транспортов, отразил 265 воздушных атак противника.

Высокой награды Родины был удостоен весь 5-й дивизион катеров-охотников (командир капитан-лейтенант П. И. Державин, замполит капитан-лейтенант Л. Г. Уральский). 27 июля 1943 года он стал Краснознаменным.

Катера дивизиона вели бои на Дунае, участвовали в обороне Одессы. Высокую активность личный состав дивизиона проявил во время высадки десанта в Южной Озерейке, на Мысхако. Только за февраль 1943 года катера-охотники перевезли 5400 десантников и эвакуировали с плацдарма на Большую землю 2400 раненых бойцов и командиров. С начала войны они прошли 260 425 миль, участвовали в конвоировании 1455 транспортов[100].

Так же мужественно сражались с врагом и экипажи тральщиков.

22 мая 1943 года тральщик «Гарпун» (командир капитан-лейтенант Г. П. Кокка, он же командир конвоя), БТЩ «Мина» (командир капитан-лейтенант В. К. Стешенко) и «МО-041» (командир старший лейтенант М. П. Ляпный) сопровождали из Туапсе в Геленджик транспорт «Интернационал» с грузом авиабомб.

На рассвете появился самолет-разведчик. Командир конвоя сообщил об этом в штабы Новороссийской и Туапсинской ВМБ и попросил направить истребители для прикрытия конвоя. Но такой возможностью обе базы не располагали.

В 9 ч 43 мин из Геленджика прибыл для усиления конвоя «МО-091» (командир старший лейтенант А. Т. Сенькин), а из Туапсе вышли сторожевые корабли «Шторм» и «Шквал». Вскоре на горизонте появились семнадцать Ю-87 и двенадцать Ме-109. Корабли открыли артиллерийский огонь. Начался неравный бой. Самолеты противника, рассредоточившись, заходили на конвой с

кормовых курсовых углов. Первые бомбы, сброшенные на «Гарпун», упали слева по корме в 20–30 метрах. Корабль получил осколочные повреждения. В транспорт попало две бомбы, он лишился хода, потерял управление. Но груз не сдетонировал. Транспорт пришлось поставить на якорь. БТЩ «Мина» получил незначительные повреждения, несколько членов экипажа были ранены. Зенитчики тральщика продолжали вести огонь и сбили Ю-87.

Тем временем другой Ю-87, спикировав на «МО-041», сбросил придельно три малые бомбы. От прямого попадания катер быстро затонул, часть личного состава погибла, в том числе старший лейтенант Лянный. Командира звена старшего лейтенанта П. А. Кулашова и нескольких краснофлотцев удалось спасти.

Бой продолжался. В тяжелое положение попал БТЩ «Мина». «Юнкерсы» тройками пикировали на корабль и сбрасывали бомбы. В сложной обстановке командир тральщика капитан-лейтенант Стешенко показал пример мужества и выдержки. Стоя на мостике, он наблюдал за самолетами противника, своевременно отдавал приказания, умело маневрировал, уводя корабль от бомб. Комендоры удерживали такой темп стрельбы, что стволы пушек раскалились, краска на них пузырилась и темнела.

Бомбы рвались в 10–15 метрах по левому борту «Мины». В разгар боя сигнальщик краснофлотец Г. Е. Корниенко, увидев грозящую командиру тральщика опасность, бросился к нему и прикрыл своим телом. Корниенко погиб, но жизнь командиру спас.

В атаке — очередной пикировщик. Пулеметчики шлют навстречу ему длинные очереди. На выходе из пике «юнкерс» дрогнул, взмыл вверх, перевернулся и врезался в воду.

Корабль продолжал идти зигзагом. Стоявший у штурвала командир отделения рулевых старшина 1-й статьи А. Г. Стасюн четко выполнял все приказания командира.

И все-таки одна из бомб попала в корабль. В обшивке борта появилось много пробоин. На тральщике вспыхнул пожар, погас свет, из строя вышло электрическое управление рулем, заклинило левую линию вала, увеличилась осадка корабля. На главный командный пункт поступали все более тревожные сообщения. Тяжелое ранение получил командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант Н. Г. Соловей. Его место занял старшина команды мотористов главный старшина А. Г. Лаушкин. Весь личный состав проявлял героизм и мужество. В разгар боя моторист краснофлотец Т. И. Ставничук увидел, как упал, сраженный осколками, краснофлотец М. С. Еременко. Ставничук наклонился

над ним, хотел оказать помощь.

— Флаг… Флаг… — прошептал умирающий.

Ставничук посмотрел вверх. На гафеле болтался поврежденный флаг. Ставничук взбежал на прожекторный мостик, нашел запасной Военно-морской флаг и прикрепил его к гафелю.

Сбросив бомбы, «юнкерсы» один за другим уходили на северо-запад, а «мессершмитты» продолжали обстреливать тральщик из пушек и пулеметов.

Но вот появились истребители Як-1. Начался воздушный бой. Тем временем на «Мине» шла героическая борьба за жизнь корабля, и он своим ходом возвратился в Туапсе. Транспорт «Интернационал» прибыл в Геленджик на буксире.

Как знаменательная дата вошел в историю бригады траления и заграждения день 22 июля 1944 года, когда Указом Президиума Верховного Совета СССР были награждены орденом Красного Знамени тральщики «Трал», «Мина», «Арсений Раскин» и «Щит».

Экипаж «Трала» (командир капитан-лейтенант Б. П. Фаворский) отличился еще в Феодосийском десанте 29 декабря 1941 года. Отражая воздушные атаки противника, тральщик подошел к крейсеру «Красный Крым», взял на борт офицеров штаба генерала А. Н. Первушина и, войдя под огнем противника в порт, ошвартовался у Широкого мола и высадил их. Обнаружив в обломках элеватора порта многочисленную группу автоматчиков, комендоры тральщика прямой наводкой уничтожили их из 100-мм орудия.

9 марта 1942 года «Трал» выполнил очень сложное задание по конвоированию плавучего дока с паровозами и вагонами из Керчи в Новороссийск при сильном противодействии врага.

Всего к тому времени корабль прошел 46500 миль, отконвоировал 122 транспорта, перевез 38 000 бойцов, эвакуировал 1920 раненых, провел по севастопольским фарватерам 23 транспорта, участвовал в трех минных постановках, зенитным огнем сбил 3 самолета и отразил 297 атак, уклонился от 37 торпед. Серьезных повреждений тральщик не имел. Однако экипаж потерял 4 человека убитыми, 11 человек было ранено [101].

Тральщик «Мина» (командир капитан-лейтенант В. К. Стешенко) 25 декабря 1941 года в разгар наступления фашистов на Севастополь артогнем уничтожил две артиллерийские и минометную батареи противника, два взвода пехоты. 26 июня 1942 года корабль в последний раз с боем прорвался в Севастополь. На обратном пути он подвергся налету двадцати семи Ю-87. В неравном бою моряки сбили самолет и еще один

подбили. В декабре 1942 года корабль дважды участвовал в набеговых операциях на коммуникации противника. С 13 по 26 февраля 1943 года в районе Станички (Мысхако) корабль осуществлял перевозки войск и техники, доставив на плацдарм 4600 десантников. Всего с начала Великой Отечественной войны тральщик «Мина» прошел 46 475 миль, отконвоировал 264 транспорта, перевез 12 681 бойца, эвакуировал 1559 раненых, провел по севастопольским фарватерам 48 транспортов, 10 раз обстреливал побережье противника, зенитным огнем сбил 2 самолета и 1 подбил, отразил 331 воздушную атаку, при этом уклонился от 724 авиабомб, в совместном бою с тральщиком «Арсений Раскин» потопил сторожевой катер противника, повредил транспорт и миноносец. Потери убитыми составили 3 человека, ранеными — 26 человек [102].

Тральщик «Арсений Раскин» (командир капитан-лейтенант В. И. Царевский) во время Феодосийского десанта высадил батальон морской пехоты на мыс Сарыголь, а 15 января 1942 года высаживал десантников в Судак. В декабре 1942 года он дважды участвовал в набегах на коммуникации врага. В десанте в Южную Озерейку под огнем противника подвел к берегу болиндер и артогнем поддерживал десантников. С начала войны тральщик прошел 52550 миль, отконвоировал 173 транспорта, перевез 40 000 бойцов, эвакуировал 1600 раненых, участвовал в 14 минных постановках, 4 раза обстреливал побережье противника, зенитным огнем сбил вражеский самолет, отразил 403 атаки самолетов, уклонился от 438 авиабомб и совместно с тральщиком «Мина» потопил сторожевой катер, повредил транспорт и миноносец[103].

Тральщик «Щит» (командир капитан-лейтенант В. В. Гусаков) с первых дней войны активно участвовал в боевых действиях. 15 октября 1941 года при эвакуации из Одессы перевозил войска с берега на транспорты, а затем принял на борт личный состав, обеспечивавший эвакуацию, и вышел в Севастополь. На переходе морем успешно отразил атаки вражеской авиации.

Тральщик участвовал в десантах в Феодосию и Южную Озерейку. Корабль боевых повреждений не имел. Потери составили 4 человека убитыми и 11 ранеными. С начала войны тральщик прошел 41 906 миль, отконвоировал 157 транспортов, перевез 41000 бойцов, эвакуировал 2000 раненых, совершил 12 походов для эвакуации войск, провел 17 транспортов по севастопольским фарватерам, 35 раз выходил на минные постановки, 31 раз — на боевое траление, отразил 373 атаки самолетов и уклонился от 381 авиабомбы, зенитным огнем сбил самолет[104].

Эти цифры убедительно иллюстрируют заслуги экипажей тральщиков, удостоенных высоких наград Родины. Моряки восприняли награждение как наказ еще сильнее бить врага, уничтожать его живую силу и боевую технику.

Вместе с армией

Десант в Новороссийск

К началу наступления войск Северо-Кавказского фронта на Таманском полуострове в сентябре 1943 года самым мощным узлом сопротивления противника оставался Новороссийск. Перед Черноморским флотом ставилась задача высадить десант непосредственно в порт и во взаимодействии с войсками 18-й армии, семь месяцев сковывавшей здесь силы противника, освободить город.

Противник, учитывая возможность высадки морских десантов, создал на участке побережья от Новороссийска до Темрюка сильную противодесантную оборону. В городе и порту гитлеровцы установили тысячи противотанковых и противопехотных мин. На всех пристанях, модах и портовых постройках стояли пулеметы, минометы и орудия, перекрывавшие бухту многослойным огнем. Вход в порт был минирован, закрыт бонотросовым заграждением и пристрелян несколькими десятками орудий и минометов.

Обстановка для высадки десанта была сложной, но выбирать не приходилось.

Высадку в порт намечалось провести в ночь на 10 сентября 1943 года на широком фронте — от мыса Любви до электростанции. Первый эшелон планировалось высадить до рассвета, второй — на рассвете.

Для высадки войск первого эшелона были созданы три отряда кораблей[105].

Первый десантный отряд состоял из трех групп. В первую группу вошли три катера-охотника, катерный тральщик и десять мотобарказов. Группу возглавил командир 4-го дивизиона малых охотников капитан-лейтенант Н. И. Сипягин. Вторую группу (командир капитан-лейтенант И. П. Михайлов) составили 5 катеров-охотников, сторожевой катер, 5 рейдовых и катерный тральщик, 6 десантных ботов. Третья группа (командир старший лейтенант Г. Д. Пупков) состояла из 3 катеров-охотников, 3 СКА, 4 КАТЩ и 8 десантных ботов.

Командиром первого десантного отряда был назначен командир 5-го дивизиона малых охотников капитан-лейтенант П. И. Державин, замполитом — капитан-лейтенант Л. Г. Уральский. Перед отрядом ставилась задача высадить 255-ю Краснознаменную бригаду морской пехоты (командир полковник А. С. Потапов) в районе от холодильника до мыса Любви.

Во второй десантный отряд вошли 7 катеров-охотников, 4 десантных бота и 4 мотобота. Возглавили отряд командир 1-го

дивизиона малых охотников капитан-лейтенант Д. А. Глухов и политработник капитан-лейтенант А. Г. Косидлов. В задачу отряда входила высадка 383-го отдельного батальона морской пехоты (командир капитан-лейтенант В. А. Ботылев) и 290-го стрелкового полка НКВД (командир подполковник Н. И. Пискарев) в районе от Старопассажирской пристани до Лесной.

Третий отряд состоял из двух групп. В первую вошли 3 катера-охотника, СКА, 3 КАТЩ и 5 десантных ботов. Возглавил ее командир 6-го дивизиона малых охотников капитан-лейтенант Г. И. Гнатенко, находившийся на борту «МО-026». Вторую группу составили 3 катера-охотника, сторожевой катер, 2 КАТЩ и 5 десантных ботов (командир группы старший лейтенант А. А. Трофимов находился на «МО-022»). Этот отряд возглавили командир 2-го дивизиона малых охотников капитан 3 ранга Н. Ф. Масалкин и политработник капитан-лейтенант П. П. Васильченко — они находились на «МО-032». Задача отряда — высадить 1339-й стрелковый полк 318-й стрелковой дивизии (командир подполковник С. Н. Каданчик) в районе Восточного мола до пристани Старопассажирской.

Командиром высадки был назначен командир Новороссийской военно-морской базы контр-адмирал Г. Н. Холостяков, заместителем по политчасти — капитан 1 ранга М. И. Бакаев, начальником штаба — капитан 2 ранга И. М. Нестеров.

Кроме того, флот сформировал отряд обеспечения высадки в составе 32 торпедных катеров и «КМ-0168».

В обеспечении высадки участвовали также артиллерийские части и авиация.

9 сентября, с наступлением темного времени, в Геленджике началась посадка войск и погрузка вооружения первого эшелона десанта. Каждый боец заранее знал свой корабль и место.

По сигналу командира высадки корабли и плавсредства отошли от причалов и построились в походный ордер. Слева в колонне шел строем кильватера первый отряд, в середине — второй, справа — третий. Каждый катер имел на буксире один десантный бот или мотобот. Скорость на переходе не превышала 5 узлов.

Когда прошли мыс Дооб, все катера легли на створы, ведущие в порт. Пока никакого противодействия противник не оказывал.

Над Цемесской бухтой и над линией фронта барражировали советские одиночные самолеты, отвлекая внимание противника и заглушая шум моторов десантных отрядов. Когда катера вышли на исходную позицию, началась артиллерийская подготовка высадки. Тяжелый грохот сотрясал окрестности. Вскоре загремели еще более мощные взрывы: это рвались торпеды, пущенные с

торпедных катеров группы прорыва.

На берегу начались пожары. В воздухе стоял сплошной гул от выстрелов и разрывов снарядов. В это время «СКА-0168» (командир главный старшина Ф. Г. Перелыгин) подошел к боковым воротам. Команда подрывников подорвала боновое заграждение, Перелыгин дал сигнал: «Путь свободен». Краснофлотцы быстро высадились с катера на мол, уничтожили пулеметные гнезда, взяли в плен одного гитлеровца [106].

Получив сигнал, торпедные катера ворвались в порт, на ходу уничтожая огневые точки врага.

Командир 2-го отряда капитан-лейтенант Глухов дал сигнал по УКВ: «Катерам полным ходом следовать на высадку». При подходе к «воротам» порта корабли столкнулись со шквальным артиллерийско-минометным огнем. Флагманский катер «МО-081», на котором находился Глухов, первым входил в порт. Неожиданно в борт катера врезалась торпеда, пущенная группой прорыва, и пробила борт ниже ватерлинии. К счастью, торпеда не взорвалась. Вода стала поступать в кормовое машинное отделение. Вышли из строя средний мотор и все вспомогательные механизмы, нарушилась герметичность водонепроницаемых переборок. Вода стала поступать в носовое машинное отделение и во все кормовые отсеки. Призатопленный катер, отдав буксиры десантных ботов, под сильным огнем врага подошел к Элеваторной пристани. За две минуты без потерь высадилось командование 393-го батальона во главе с капитан-лейтенантом Ботылевым. «МО-081» сразу же покинул порт. Аварийная партия, возглавляемая механиком военентехником 1 ранга А. А. Сафюлиным, все это время боролась с поступлением воды во внутренние помещения. Пробоину заделали. Катер благополучно прибыл в Геленджик. Следуя параллельным курсом со вторым отрядом, в гавань вошла 1-я группа катеров 1-го отряда под командованием капитан-лейтенанта Сипягина. И тут произошло непредвиденное. На «МО-0108» были убиты командир катера старший лейтенант В. В. Кошелев и рулевой. Падая, Кошелев передвинул ручку машинного телеграфа на «полный вперед», а мертвый рулевой тяжестью своего тела навалился на штурвал и отвел его в положение «право на борт». Это привело к столкновению с «МО-0141», через отверстие в левом борту которого хлынула вода и затопила носовой кубрик. Образовался дифферент на нос. Положение катера стало критическим. Но командир «МО-0141» старший лейтенант С. Н. Баженов решил во что бы то ни стало пробиться в порт. С носа катера все десантники перешли ни корму. Дифферент несколько уменьшился. Отдали буксиры десантных ботов. Баженов

развернул катер на 180° и под ураганным огнем врага повел его кормой вперед. Все это время артиллеристы катера обстреливали огневые точки противника. Едва держась на плаву, «МО-0141» подошел к Старопассажирской пристани, высадил десантников и отошел. По ему тут же пришлось возвратиться. В средней части пристань оказалась разрушенной, и десантники не могли попасть на берег. Приняв бойцов на борт, экипаж высадил их на вторую пристань. Затем своим ходом катер вышел из порта, а на внешнем рейде его взял на буксир «МО-031» и отвел в Геленджик. Туда же отбуксировали и «МО-0108», на помощь которому пришел «РТЩ-105» (командир главный старшййа А. А. Конотоп).

Отважно действовал экипаж «МО-0111» (командир старшин лейтенант А. Ф. Краснодубец), на борту которого находился командир звена старший лейтенант И. Ф. Кардаш. Под шквальным огнем, отдав буксиры десантных ботов, на полном ходу ведя огонь по огневым точкам врага, катер вошел в порт и без потерь высадил на второй пристани 68 бойцов, а затем, выйдя из порта, вступил в охранение «МО-0141» и «МО-0108».

Вслед за «МО-0111» в порт вошел «МО-031» (командир старший лейтенант С. Т. Еремин). Быстро высадив 64 десантника и выгрузив боевую технику, вышел из порта. Тем временем к пристани № 5 подошел «МО-0101» (командир старший лейтенант М. И. Трофименко). Комендоры непрерывно вели огонь по врагу. В течение двух минут на пристань высадились 64 бойца. Но едва главный старшина Н. И. Видин убрал трап, как у борта разорвался снаряд. Возник пожар. Загорелись ящики с боеприпасами. Краснофлотец Л. Ф. Черноудский сразу же выбросил их за борт. Пожар удалось быстро ликвидировать. Но у борта раздался новый взрыв — на этот раз мины. Раненный осколком в ногу, старшина 1-й статьи И. С. Соколовский не выпустил из рук пулемет и продолжал стрелять. Легкораненые краснофлотцы стояли на боевых постах, пока «МО-0101» не вышел из порта.

Уверенно шел к месту высадки «МО-018» (командир старший лейтенант Ф. С. Дьяченко). На причале № 5 он высадил 75 десантников и тут же, продолжая вести огонь, вышел из порта. Вечером «МО-018» вторично высадил 77 человек на Каботажную пристань. Третьим рейсом высадил 73 человека на Импортную пристань. При выходе катера из порта утром 11 сентября в него угодил вражеский снаряд. Взрывом разрушило радиорубку, осколком ранило старшего лейтенанта Дьяченко. Командование принял помощник командира старший лейтенант Н. М. Кучеренко. Приняв новую группу в Геленджике, катер вновь прорвался в Новороссийский порт и высадил десантников на

Элеваторной пристани.

На «МО-0812» «Морская душа» находился резерв командира 393-го отдельного батальона морской пехоты: взвод разведки, пулеметный взвод, взвод ПВО и второй эшелон штаба. При входе в порт катер намотал на винт буксирный конец, вышло из строя рулевое управление. И в это время «МО-0812» накрыло залпом шестиствольного миномета. Появились убитые и раненые. Имея повреждение, катер в гавань войти не мог и возвратился в Геленджик. Находившиеся на его борту люди были высажены в Новороссийске следующей ночью[107].

«МО-078» (командир старший лейтенант Г. С. Росейкин) в первом броске не участвовал. В полночь 11 сентября катер прибыл на 9-й километр Сухумского шоссе, принял 60 бойцов и пошел в Новороссийск. Под огнем врага высадив десантников, он сразу покинул порт. Во втором рейсе катер имел на борту 65 бойцов. В «воротах» порта горел «МО-084», пламя освещало вход. Противник сосредоточил по этому месту мощный артогонь. При прорыве в порт «МО-078» получил прямое попадание снаряда в машинное отделение, туда хлынула вода. Были убиты механик дивизиона А. И. Михеев и помощник командира катера лейтенант А. Г. Акулин. Получив значительные повреждения, катер не смог прорваться через завесу огня и возвратился на 9-й километр, оттуда его отправили в ремонт. Не сумев преодолеть завесу огня, вернулся в базу и «МО-052».

«МО-064» (командир старший лейтенант С. Д. Харченко) прорвался к пристани. Расчет носового орудия точным попаданием уничтожил пулеметную точку врага. Высадка 64 бойцов прошла успешно. Но в этот момент у самого борта катера разорвалась мина. Осколками были убиты командир звена капитан-лейтенант А. Г. Тарасов, рулевой краснофлотец Н. Т. Дубина, командир отделения комендоров старший краснофлотец П. К. Жилин; тяжелое ранение получил командир катера старший лейтенант Харченко. В командование вступил его помощник младший лейтенант И. Я. Семиглазов. Высадив десантников, катер вышел из порта. Машины были повреждены, из коллекторов выходили угарные газы, в помещения продолжала поступать вода. Положение катера становилось критическим. Семиглазов приказал дать аварийные сигналы. Набрав много воды, «МО-084» встал вертикально на корму и тут же затонул[108]. Все это произошло на глазах у экипажей «СКА-023» (командир мичман С. А. Маслов) и «СКА-073» (командир младший лейтенант В. И. Довженко). Высадив десантников и выйдя из порта, они увидели аварийные сигналы, поспешили на помощь и успели поднять на борт плававших в море товарищей.

Почти одновременно с «МО-064» на Каботажную пристань высадил людей «МО-084» (командир старший лейтенант В. Ф. Школа) и сразу же направился за новой группой десантников в Кабардинку. Он успешно высадил и вторую группу на Импортную пристань. Третий рейс для «МО-084» оказался последним. При входе в порт катер намотал на все три винта трос и вынужденно лег в дрейф. Противник открыл по нему огонь. Прямым попаданием в катер мина пробила 8-местный кубрик. Осколками повредило бензоцистерну, бензин разлился по катеру. От попадания второй мины возник большой пожар. Командир, видя, что спасти катер невозможно, приказал покинуть корабль. Сам он не успел прыгнуть в воду и погиб вместе с катером.

Тяжелая обстановка сложилась на внешнем рейде, за пределами порта, на участке между Западным молом и мысом Любви, где вторая и третья группы кораблей первого отряда высаживали подразделения 255-й бригады морской пехоты.

К берегу шел «МО-082» (командир старший лейтенант Н. И. Осеев). Впереди горело здание водной станции «Динамо», хорошо освещая берег. Противник вел интенсивный огонь по урезу воды, и высаживать бойцов не имело смысла. Оценив обстановку, Осеев отвернул вправо и подошел к берегу, где дым закрывал катер от наблюдения. Старшина 1-й статьи П. И. Зайцев установил сходню и, стоя по грудь в воде, помогал бойцам сходить на берег. Высадка еще продолжалась, когда с водной станции враг обстрелял катер из крупнокалиберного пулемета. Надо было немедленно подавить огневую точку противника. Однако носовая пушка стрелять не могла, так как на баке находились десантники. Цель оказалась вне зоны обстрела кормовой пушки. Командир приказал боцману открыть огонь из пулемета. Длинная очередь трассирующих пуль врезалась в здание, откуда бил враг.

В это время справа от катера взметнулся столб пламени. Звука разрыва мины Осеев не слышал. Придя в себя, он обнаружил, что лежит на палубе за кормовой пушкой, привалившись к стеллажу малых глубинных бомб. «МО-082» сильно накренился на левый борт, пулемет молчал, а вражеские пули вновь начали свистеть над самой палубой. Осеев с трудом поднялся на ноги, подошел к мостику и увидел краснофлотца С. А. Новикова. Тот, упираясь в леера, ухитрился вести огонь из лежачего положения. Вскоре пулемет противника замолчал.

С мостика Осеев увидел, что десантники уже на берегу. Старший лейтенант решил отходить. Но катер имел крен и словно прирос к морскому дну. Невероятными усилиями удалось поставить его на ровный киль, а затем снять с мели.

В бою во время высадки десантников геройски погиб

старшина П. И. Зайцев. Он был посмертно награжден орденом Красного Знамени.

В течение дня «МО-082» удалось отремонтировать, и к вечеру он вошел в строй. Приняв на борт десантников, взяв на буксир два десантных бота, катер снова вышел в Новороссийск. На этот раз десантников высадили у Восточного мола, близ электростанции, которая являлась ключом обороны фашистов к районе цементных заводов. Когда штурмовая группа была уже на берегу, катер, отойдя от мола, открыл стрельбу по электростанции. Гитлеровцы ответили огнем. Загорелся один из мотоботов, и Осеев прикрыл его дымовой завесой.

К утру электростанция была взята.

На полном ходу подходил к берегу во время первого броска «МО-025» (командир старший лейтенант М. К. Глазунов). Когда до берега оставалось не более кабельтова, над катером вспыхнула яркая осветительная «люстра», и фашисты открыли огонь. Первый снаряд разорвался у борта. Катер вздрогнул, резко завалился на правый борт, но тут же стал на ровный киль. И вновь затряслась палуба: второй снаряд врезался в рубку, разрушил мостик. Погибли командир катера старший лейтенант Глазунов, командир звена старший лейтенант М. И. Малахов, рулевой краснофлотец А. Е. Селезнев и сигнальщик краснофлотец Н. Н. Виноградов.

Следующий вражеский снаряд пробил бензоцистерну, возник пожар. Очередной снаряд попал в моторный отсек. Были убиты механик катера главный старшина А. Н. Карпов, моторист старшина 2-й статьи М. Т. Довиденко. Катер, никем не управляемый, по инерции выбросился на мель. Однако экипаж продолжал вести бой. Носовая пушка вела огонь по берегу прямой наводкой. Командование катером принял помощник командира лейтенант Н. А. Горнаев.

Пламя уже охватило почти всю корму. Моряки делали все, чтобы спасти катер. Командир отделения мотористов старшина 2-й статьи В. С. Баранов сбил пламя в моторном отсеке, но на нем загорелась роба. Он стал выбираться через люк и увидел раненого моториста краснофлотца М. Т. Нижегорца. Вернувшись, взял его на руки и через люк с огромным трудом вынес на палубу.

Вражеские снаряды рвались со всех сторон. Полыхал пожар. Парторг катера командир отделения комендоров старшина 1-й статьи К. П. Сапожников подбадривал моряков, воодушевлял их личным примером. Вместе с комсомольцами краснофлотцами В. И. Тереховым и В. В. Алеевым он стрелял и стрелял по врагу.

Но пламя охватило весь катер. Тогда лейтенант Горнаев, видя, что спасти его невозможно, скомандовал:

— Всем покинуть катер!

Люди прыгали в воду и плыли к берегу. Сапожников и Терехов остались на борту и прикрывали их огнем. Они последними выбрались на сушу и влились в ряды десантников.

В ходе боя за плацдарм Сапожников, Алеев и Терехов с тремя бойцами штурмовой группы отбились от своих десантников и оказались в районе, где находился противник. Сапожников возглавил группу. В течение четырех дней они сражались в тылу врага. Когда Новороссийск был освобожден, Сапожников, Алеев и Терехов возвратились в Геленджик.

Рядом с «МО-025» шел на высадку «МО-0105» (командир старший лейтенант А. М. Ванин). Катер стремительно подлетел к берегу, морские пехотинцы быстро высадились, с помощью экипажа выгрузили боезапас. В это время невдалеке разорвались две мины. Осколки в нескольких местах пробили корпус катера. Пробоины быстро заделали, и катер отошел от берега.

Успешно высадил десантников и «МО-015» (командир старший лейтенант В. В. Варлей). На высадку потребовалось всего три минуты, после чего катер на полном ходу вышел из-под обстрела и благополучно прибыл в Геленджик.

Труднее пришлось командиру «МО-035» лейтенанту Г. А. Бондаренко. На подходе к берегу в катер уперся луч вражеского прожектора. Но командир не растерялся, резким маневром увел катер из освещенной зоны. Комендоры мгновенно открыли огонь по прожектору и уничтожили его. Затем подожгли склад с боеприпасами.

У борта разорвалась вражеская мина, по катеру полоснула пулеметная очередь. Сраженный осколком, упал на палубу парторг дивизиона старший лейтенант И. П. Гармаш. Несмотря на критическую ситуацию, командир «МО-035» быстро сориентировался и, подойдя на полном ходу к берегу, высадил десантников. Они без промедления вступили в бой.

Решительно действовал при высадке штурмовой группы командир «МО-0102» старший лейтенант С. Я. Верещак. Отдав буксиры десантных ботов, катер на полном ходу пошел на прорыв. Едва он миновал «ворота» порта, как в кормовой отсек угодила вражеская мина. Начался пожар. Командир отделения минеров старшина 2-й статьи Н. П. Обручников, краснофлотцы А. И. Мишин и Д. Г. Колесников бросились тушить пожар и через несколько минут ликвидировали его. Комендоры катера-охотника не прекращали обстрел огневых точек противника.

«МО-0102» подошел к Каботажной пристани и начал высадку штурмовой группы. В это время автоматная очередь с берега сразила командира катера старшего лейтенанта Верещака. В

командование вступил В. А. Обухов. Несколько раз на катере возникали пожары, но моряки под руководством боцмана старшины 1-й статьи В. П. Тарасова ликвидировали их.

Закончив высадку десантников и выгрузив весь боезапас, «МО-0102» отошел от пристани и направился на выход из гавани. И тут в рубку попала мина. Затем в бензоотсеке разорвался малокалиберный снаряд и пробил топливную цистерну. Вновь вспыхнул пожар — в машинном отделении, в бензоотсеке и в восьмиместном кубрике. Старшина 2-й статьи А. И. Киселев, краснофлотец С. Я. Данилин, старшина 2-й статьи В. П. Кузнецов, краснофлотец Н. Л. Махно и старшина 1-й статьи Г. А. Казанцев справились с огнем и обеспечили работу моторов. «МО-0102» своим ходом прибыл в Геленджик[109].

«МО-0122» (командир старший лейтенант Д. Е. Прилепский) у мыса Любви попал под сильный огонь. Погибли сигнальщик краснофлотец С. С. Мишин и кок краснофлотец В. А. Смирнов. Вышел из строя левый двигатель, из пробитого коллектора в отсек начали поступать газы. Из-за повреждения трубопровода водяного охлаждения мотора он начал перегреваться. Моторист краснофлотец А. А. Галкин стал кружкой заливать воду в систему охлаждения и от скопившихся в отсеке выхлопных газов потерял сознание.

После очередного попадания снаряда катер загорелся. Борясь с огнем и поступлением воды, люди продолжали выполнять боевую задачу. Высадив бойцов, «МО-0122» вышел из-под обстрела и направился в Геленджик.

В трудное положение попал также «МО-028» (командир старший лейтенант И. Н. Молодцов). При приближении к берегу, когда уже были отданы буксиры ботов, в районе кают-компании разорвалась вражеская мина. Появились убитые и раненые. Катер потерял управление, возник пожар, однако его быстро погасили. Комендоры продолжали вести стрельбу по огневым точкам противника. В районе Динамовской пристани высадили десантников. Катер вышел из порта, но при выходе в него снова попал снаряд. Были пробиты обе цистерны, бензин начал вытекать в трюм. Вторично возник пожар. С большим трудом его удалось потушить. Утром 10 сентября «МО-028» прибыл в Геленджик.

Успешно высадил штурмовую группу «МО-085» (командир старший лейтенант В. М. Торопков).

«СКА-0208» (командир старшина 1-й статьи Н. А. Околичный) при подходе к берегу попал под обстрел вражеских батарей. Были повреждены бензобаки, моторный отсек. Но десант моряки все же высадили, а пробоины заделали и не только сумели довести катер

до Геленджика, но и привели на буксире поврежденный десантный бот.

Сильное сопротивление враг оказал катерам третьего отряда. На «МО-032» (командир старший лейтенант В. И. Горяшко) находились командир отряда капитан 3 ранга Н. Ф. Масалкин, замполит капитан-лейтенант П. П. Васильченко и командир 1339-го стрелкового полка подполковник С. Н. Каданчиков[110]. Утром 10 сентября катер на полном ходу вошел и порт и направился к Импортной пристани. Противник открыл массированный огонь, подавить который не удалось. Тогда катер пошел к Цементной пристани. В это время снаряд попал в среднюю машину. Осколками разрушило бензопровод, бензин разлился, и вскоре произошел мощный взрыв. Воздушной волной капитан-лейтенанта Васильченко сбросило в воду, он утонул. Палубу катера сорвало, возник пожар. Моторы заглохли. Моряки принимали нее меры для ликвидации пожара, но безрезультатно. Пламя продолжало полыхать по всему катеру. Противник тем временем усилил обстрел. Капитан 3 ранга Масалкин, убедившись, что спасти катер или хотя бы подойти к пристани невозможно, послал радиста старшину 1-й статьи А. А. Голофеева вплавь за десантным ботом, находившимся у пристани. Бот № 11 под командованием старшины 2-й статьи Б. Ф. Рыбина подошел к «МО-032», снял всех людей и высадил на пристань.

«МО-022» (командир лейтенант А. И. Норинский), на борту которого находился командир звена старший лейтенант А. А. Трофимов, преодолев сопротивление врага, вошел в порт и направился к месту высадки. Справа застрочил пулемет. Комендоры открыли по нему огонь. Пулемет захлебнулся, бойцы выбежали на причал и тут же вступили в бой. Катер после этого благополучно вышел из порта.

Стремительно прошел «ворота» порта «МО-036» (командир лейтенант Ф. И. Усатенко). Под минометным и пулеметным огнем катер ошвартовался у Импортной пристани. В момент швартовки гитлеровцы бросили гранаты. Осколком тяжело ранило командира. Погиб находившийся на катере журналист старший лейтенант А. А. Луначарский, сын первого советского Наркома просвещения Анатолия Васильевича Луначарского. В командование катером вступил старший лейтенант Л. П. Лысаков. Несмотря на непрерывный огонь противника, все бойцы высадились на пристань. Катер вышел из порта и направился за новой группой десантников. Второй раз «МО-036» зашел в порт без противодействия со стороны противника.

«МО-026» (командир лейтенант И. П. Анищенко) с командиром группы капитан-лейтенантом Г. И. Гнатенко на

борту, успешно высадив бойцов, отошел и поддерживал огнем десантников, продвигавшихся к электростанции.

Наступил рассвет, но высадка войск продолжалась.

Утром 10 сентября 5 катерных тральщиков 7-го дивизиона «Т-521» (командир старший лейтенант В. А. Чулков), «Т-522» (командир капитан-лейтенант А. Н. Фадеев), «Т-524» (командир старший лейтенант И. И. Белый), на борту которого находился командир дивизиона старший лейтенант П. А. Суханов, «Т-525» (командир старший лейтенант А. В. Облыгин) и «Т-526» (командир лейтенант И. И. Поликарпов) с политработником дивизиона старшим лейтенантом Н. С. Матвеевым на борту, приняв 370 десантников и 10 тонн боезапаса, вышли из Кабардинки в Новороссийск. Строй кильватера возглавлял «Т-525»[111].

При подходе к порту противник встретил катерные тральщики артиллерийско-минометным огнем. Первым прошел «ворота» «Т-524». За ним устремились остальные.

КАТЩ «Т-521» в ста метрах от Импортной пристани накрыла мина, и он взорвался. Чудом уцелел командир старший лейтенант Чулков. С оставшимися в живых моряками и десантниками он выплыл на пристань и участвовал в боях за город.

Остальные четыре тральщика, высадив бойцов и выгрузив боезапас, прикрылись дымовой завесой, вышли из порта и благополучно прибыли в Геленджик.

Всего в первую ночь было высажено 4 тысячи человек, а в ночь на 11 сентября — около 3 тысяч человек.

В то время когда десантные части вели ожесточенные бои в городе, войска 18-й армии взламывали вражескую оборону на его подступах. 11 сентября части восточной группы армии прорвали фронт в районе цементного завода «Октябрь», соединились с морскими пехотинцами третьего десантного отряда и повели наступление на поселок Мефодиевский и Новороссийск. 14 сентября они соединились с войсками второго десантного отряда. Начались уличные бои.

Гитлеровцы сопротивлялись с отчаянием обреченных. Но уже ничто не могло спасти их от разгрома. В ночь на 16 сентября со стороны Станички ворвались в город войска западной группы войск 18-й армии. В 10 ч 16 сентября Новороссийск был освобожден. Как только по радио передали приказ Верховного Главнокомандующего, грянул победный залп. Небо осветились сотнями разноцветных ракетных огней. Двенадцать залпов прогремело над Новороссийском в честь его освобождения.

В боях за Новороссийск в числе других частей и

подразделений отличились 1-й и 4-й дивизионы малых охотников. Они получили почетное наименование Новороссийских. Командир 4-го дивизиона капитан 3 ранга Н. И. Сипягин за героизм и мужество при высадке десанта был удостоен звания Героя Советского Союза. Орденом Суворова III степени награжден командир 1-го дивизиона капитан-лейтенант Д. А. Глухов, орденом Красного Знамени — М. Г. Бондаренко, П. И. Державин, Г. И. Гнатенко, Н. Ф. Масалкин, М. И. Трофименко, Н. И. Осеев и многие другие.

Разгром немецко-фашистских войск в Новороссийске сыграл решающую роль в полном изгнании врага с Таманского полуострова.

Бои за освобождение Таманского полуострова продолжались. В них участвовали и корабли Черноморского флота, в том числе подразделения ОВР. Чтобы затруднить отход таманской группировки немецко-фашистских войск по дорогам Анапа — озеро Соленое и Анапа — Джигинское, 25–27 сентября в районе станицы Благовещенская и 26–27 сентября в районе озера Соленое были высажены десанты. Командовал высадкой командир Новороссийской ВМБ контр-адмирал Г. Н. Холостяков. Были сформированы три отряда высадочных средств. В первый отряд вошли один БТЩ, четыре катера-охотника и тринадцать десантных ботов. Отрядом командовал командир 2-го дивизиона тральщиков капитан 2 ранга В. А. Янчурин. Второй отряд (командир капитан 3 ранга Д. А. Глухов) составили один БТЩ, три катера-охотника и одиннадцать десантных ботов. Третий отряд во главе с командиром 5-го дивизиона катеров-охотников капитаном 3 ранга П. И. Державиным состоял из БТЩ, 4 катеров-охотников, 3 СКА и 9 десантных ботов.

Командир высадки контр-адмирал Г. Н. Холостяков, его заместитель по политчасти капитан 1 ранга М. И. Бакаев и штаб, возглавляемый капитаном 2 ранга И. М. Нестеровым, находились на СКР «Шквал».

Для прикрытия высадки десанта с моря в районе мыса Железный Рог развертывались торпедные катера. Обеспечение действий десантников на берегу возлагалось на авиацию Северо-Кавказского фронта и Черноморского флота.

Днем 24 сентября все отряды произвели посадку войск. Первым в 16 ч 25 мин вышел в море третий отряд, за ним — первый и второй. На внешнем рейде они выстроились в походный трехкильватерный ордер. СКР «Шквал» шел головным в средней колонне. В темное время суток высадку с моря должен был прикрывать БТЩ «Искатель» (командир капитан-лейтенант Н. С. Белокуров).

Погода не благоприятствовала переходу. Усилился ветер. Десантные боты и катера КМ заливало водой. Командир высадки, оценив обстановку, решил изменить первоначальный план действий и приказал третьему отряду продолжать движение и произнести высадку в районе станицы Благовещенская, первому и второму отрядам зайти в Анапу, высадку произвести следующей ночью. Тральщик «Искатель» возвращался в Геленджик.

Выполняя поставленную задачу, третий отряд, прижимаясь к берегу, скрытно подошел в район Благовещенской и на рассвете 25 сентября внезапно для врага высадил около 900 человек десанта. Гитлеровцы были застигнуты врасплох. Они открыли огонь уже после того, как половина десантников высадилась на берег. Артиллерия катеров-охотников, маневрирующих вдоль берега, подавила огневые точки врага. Высадка прошла без потерь в людях и технике.

На рассвете 26 сентября в районе озера Соленое катера высадили второй десант численностью до 1600 человек с техникой и боеприпасами[112]. 27 сентября все катера и плавсредства возвратились в Геленджик.

Десант решил поставленную задачу. К десяти часам 9 октября войска Северо-Кавказского фронта под командованием генерала И. Е. Петрова совместно с морскими пехотинцами полностью очистили от оккупантов Таманский полуостров. Впереди был Крым.

Бросок на Эльтиген

Для освобождения Крыма требовалось захватить плацдарм на Керченском полуострове. В этих целях планировалась высадка десанта на Эльтиген, в обеспечении которого предстояло принять участие кораблям соединения ОВР.

Обстановка в районе Керченского пролива для кораблей отрядов высадки оказалась сложной. Фашисты создали жесткую противодесантную оборону побережья, состоявшую из окопов полного профиля с развитой системой ходов сообщения, дотов и дзотов, насыщенную артиллерийскими и минометными батареями, пулеметными точками. На участке от Камыш-Буруна до Яныш-Такиля гитлеровцы имели до 20 артиллерийских батарей различных калибров. Керченский пролив, подходы к побережью и портам были минированы, прибрежная полоса воды и берег ощетинились проволочными заграждениями. В портах Керчь, Камыш-Бурун и Феодосия базировалось около 30 быстроходных десантных барж, 37 торпедных, 25 сторожевых катеров, 6 тральщиков[113].

Черноморскому флоту ставилась задача высадить 318-ю стрелковую дивизию, 386-й отдельный батальон морской пехоты и батальон 255-й бригады морской пехоты в районе поселка Эльтиген. Командиром высадки был назначен контр-адмирал Г. Н. Холостяков, заместителем по политчасти — капитан 1 ранга М. И. Бакаев, начальником штаба — капитан 2 ранга И. М. Нестеров.

Посадка войск, выделенных для десанта, планировалась в четырех пунктах: озеро Соленое, Кротково, Гадючий Кут и Тамань. В каждом из них быстро построили по три пристани. Такое рассредоточение обеспечивало удобство посадки и меньшую уязвимость от ударов противника.

После захвата плацдарма ответственность за организацию переброски войск, всех видов снабжения и снятия раненых возлагалась на командира Керченской военно-морской базы капитана 1 ранга В. И. Рутковского [114].

Начать высадку намечалось 28 октября, но из-за разразившегося шторма в проливе ее пришлось перенести на 31 октября.

Потребность в высадочных средствах определялась нормами посадки: на СКА типа МО-4–50 человек, катера типа КМ — 30, КАТЩ — 100, ДМБ — 40, на гребные барказы — 20 человек. Но в связи с нехваткой катеров и плавсредств пришлось принимать людей на эти суда сверх нормы.

Все выделенные для десантной операции корабли и

плавсредства действовали в составе семи отрядов[115].

Командиром базы высадки в Эльтигене назначили командира охраны рейда ОВР Туапсинской военно-морской базы капитан-лейтенанта Б. Д. Берначука[116].

Прикрытие десанта на переходе к Керченскому проливу осуществляли двенадцать торпедных катеров из состава 1-й и 2-й бригад. Этим отрядом командовал командир 1-й бригады торпедных катеров капитан 1 ранга А. М. Филиппов (заместитель по политчасти капитан 1 ранга М. И. Любович).

Десант поддерживался 140 орудиями фронта и береговой артиллерии флота, военно-воздушными силами флота и штурмовой авиацией 4-й воздушной армии [117].

Для отвлечения противника от района высадки предусматривались демонстративные действия в районе горы Опук. Четыре торпедных катера огнем по берегу и постановкой дымзавес должны были дезориентировать врага.

В целях безопасности плавания в Керченском проливе бригада траления и заграждения в период с 15 по 21 октября провела траление на участке озеро Соленое, Тамань. В состав трального отряда вошли 6 десантных ботов, 3 катерных и рейдовый тральщики, глиссер и один минный катер. Отрядом тральщиков командовал капитан-лейтенант А. П. Мацута. При нем находились флагманский штурман бригады капитан-лейтснант В. Г. Чугуенко и флагманский минер капитан-лейтенант И. В. Щепаченко. На мотоботе № 44 шли минеры-подрывникк главный старшина А. М. Лепетенко и старшина 1-й статьи В. Е. Товстик. В боевом обеспечении отряда тральщиков находились два торпедных катера и «МО-072» (командир старший лейтенант И. С. Волошин).

15 октября отряд тральщиков вышел из Анапы в район озера Соленое. В 19 ч катера поставили тралы с подрывными патронами и построились в тральный ордер. Мотобарказы следовали строем уступа вправо, впереди ведущего в роли указателя курса шел «МК-35».

Почти одновременно с нескольких катерных тральщиков поступили доклады о затраленных минах. Затем последовали тревожные сигналы: катера попали на минное поле, тралы запутались, пришлось застопорить ход. С берега ночную тьму разрезал луч прожектора. Он медленно скользил по воде, осветил катера. Сверкнули вспышки выстрелов, и первые снаряды подняли столбы воды. Стрельба усилилась. Снаряды стали рваться вблизи катеров. Командир отряда тральщиков капитан-лейтенант Мацута приказал экстренно выбирать тралы и идти к берегу. Как только это было исполнено, стрельба прекратилась,

прожектора погасли, все стихло.

Отряд на малом ходу подошел к высокому, обрывистому берегу. Катера стали на якорь.

Утром подсчитали: вытралено 28 мин. Подорвать их решили днем, а ночью продолжить траление.

На задание вышел мотобот № 44, ведя на буксире тузик. Показалась первая мина. Старшина 1-й статьи Товстик сел на весла, главный старшина Лепетенко приготовил подрывной патрон. На подрыв первой мины ушло пятнадцать минут. Затем были уничтожены вторая, третья… Солнце клонилось к закату, когда раздался двадцать восьмой взрыв. Мотобот благополучно возвратился к месту стоянки отряда.

Пять ночей отряд тральщиков ходил по проливу, утюжа указанный командованием флота район траления. Работали напряженно, а на рассвете уходили из района, чтобы не обнаружил противник. В течение двух следующих дней очистили от мин акваторию порта Тамань и фарватер до промоины, соединявшей озеро с морем. Всего уничтожили 42 мины [118].

Для одновременного подхода десантных отрядов к местам высадки предусматривалась установка «стартового» створа на косе Тузла. Перемещение десантных отрядов к местам высадки обеспечивалось створными огнями, установить которые предстояло группе гидрографов во главе с капитаном 3 ранга В. Н. Козицким.

31 октября шторм стих. Северо-восточный ветер не превышал 3–4 баллов. Но на отмели в районе высадки был сильный накат. Несмотря на это, командир высадки решил принимать десантников на корабли. В 23 ч 30 мин все отряды приняли войска и погрузили боевую технику.

Катера 6-го отряда первыми начали выходить из Тамани и идти к линии «старта». Командир отряда капитан-лейтенант Г. И. Гнатенко шел на головном «МО-046». На борту находился опытный лоцман, он должен был провести корабли через промоину. Затем начал движение 5-й отряд, командир которого старший лейтенант В. Е. Москалюк шел на головном «МО-052». Тем временем из пункта озеро Соленое начал движение 2-й отряд. Возглавлял его «МО-018» с капитаном 3 ранга А. А. Жидко на борту. За ним следовал 1-й отряд под командованием капитана 3 ранга Д. А. Глухова, находившегося на головном «МО-081».

Отряд еще не достиг Керченского пролива, как «МО-01012» наскочил на мину. Погибли командир катера старший лейтенант Н. С. Бобков и политработник капитан 3 ранга А. Г. Косидлов, командир звена старший лейтенант П. А. Кулашов и механик звена старший техник-лейтенант К. Д. Кашульский. Помощник

командира катера лейтенант А. П. Циганков чудом остался жив. Все остальные члены экипажа погибли, «МО-01012» затонул.

В то же время из Кротково вышел 4-й отряд; его командир капитан-лейтенант Б. Г. Бондаренко находился на головном «МО-0105». За ним последовал 3-й отряд. Возглавил эту колонну «МО-044», на борту которого были командир отряда капитан 3 ранга Н. И. Сипягин, штурман 4-го дивизиона малых охотников старший лейтенант Н. Ф. Музыченко и командир 318-й стрелковой дивизии полковник В. Ф. Гладков со своим штабом.

В районе поворотного буя (зеленый огонь) на мине подорвался «МО-019». Десантников приняли на другие катера.

Около трех часов 1 ноября 1, 2, 5 и 6-й отряды уже вышли на назначенные им створы для броска к берегу.

3-й и 4-й отряды на линию броска прибыли с большим опозданием. До пунктов высадки им оставалось пройти до шести миль. В это время советская авиация начала наносить удары по тылам врага. Отряд торпедных катеров развернулся на позициях дозора. Береговая артиллерия находилась в готовности к открытию огня.

Противник, занимавший крымский берег, пока молчал и только периодически освещал прожекторами водную поверхность пролива.

Катера и другие плавсредства, учитывая опасность подрыва на минах, старались идти точно в кильватер друг другу, не выходя за пределы узкого фарватера. Однако ветер и волна разбрасывали легкие суденышки в стороны. Едва командир «МО-0111» старший лейтенант А. Ф. Краснодубец вывел катер на ведущий створ, как грянул взрыв. У катера оторвало корму. Краснодубец был контужен, сбит воздушной волной и долгое время лежал без сознания на мостике. На катере появились убитые и раненые. Те, кто мог двигаться, под руководством механика старшины 1-й статьи С. Ф. Галочкина заделали пробоины в машинном отделении. Катер остался на плаву, но десантников не высадил. Один из катеров, возвращавшихся после высадки, отбуксировал его в Кротково.

Точно по плану береговые батареи с таманского берега начали артподготовку.

Крымский берег приближался. Малые охотники отдавали буксиры в 4–7 кабельтовых от него — ближе подходить не позволяла их осадка. Десантные боты шли к берегу самостоятельно. Морские пехотинцы смело бросались на вражеские укрепления.

Бросок штурмовых групп оказался для противника внезапным, поэтому в первые минуты он бездействовал. Однако

вскоре гитлеровцы опомнились и, осветив берег, открыли артиллерийско-минометный огонь по катерам.

Им пришлось отойти от берега, прикрывшись дымовыми завесами. От прямого попадания погиб «КАТЩ-165».

В первую ночь высадки экипажи катеров и плавсредств проявили героизм и отвагу не только в борьбе с врагом, но и с морской стихией.

Командир «МО-0912» старший лейтенант И. В. Кращенко, подойдя на расстояние 4 кабельтовых к берегу, отдал буксир, и «ДМБ-29» (старшина бота комсомолец старшина 2-й статьи И. Н. Игнашкин) пошел на высадку, но был встречен сильным огнем противника. На бот полетели гранаты. Преодолевая проволочное заграждение в воде, на ходу стреляя по огневым точкам врага, бот подошел к месту высадки. Налетевшей волной его развернуло лагом к берегу, а затем выбросило на мель. Десант высадили, а бот с помощью «ДМБ-10» (старшина бота старшина 1-й статьи А. А. Елизаров) удалось снять с мели. На одном моторе «ДМБ-29» самостоятельно вернулся в базу. К вечеру его отремонтировали. За вторую ночь комсомолец Игнашкин еще дважды высаживал десантников.

«МО-0912» при отходе от берега получил тяжелое повреждение, потерял управление и сел на мель [119]. Но и в этих условиях комендоры катера вели огонь по огневым точкам врага. Мастерски наводил орудие старшина 1-й статьи Ф. Р. Найденов. Его расчет подавил пулеметное гнездо гитлеровцев. В это время ранило командира носового орудия старшину 2-й статьи М. М. Рябоконя. Окровавленный, превозмогая боль, он не покинул боевой пост и продолжал управлять огнем орудия.

«МО-0912» сиять с мели не удалось. Команда во главе со старшим лейтенантом И. В. Кращенко сошла на берег и там вступила в бой с врагом. Когда гитлеровцы стали теснить левый фланг армейского подразделения и умолк станковый пулемет, расчет которого вышел из строя, член экипажа катера краснофлотец В. В. Коломеец бросился к пулемету и открыл огонь по наседавшим гитлеровцам. Остальные двадцать моряков под руководством старшего лейтенанта Кращенко пошли в атаку. За ними устремились красноармейцы. Враг не выдержал и отступил.

2 ноября героическая команда «МО-0912» в составе 18 человек вместе со своим командиром прибыла в район озера Соленое.

При подходе к месту высадки «МО-044» накрыло трехорудийным залпом [120]. Один снаряд попал в катер, два других разорвались рядом с бортом. Осколками пробило обшивку, а также повредило трубопровод и коллекторы главных

двигателей. Катер лишился хода, возник пожар. Накатом волны его сносило к берегу, откуда противник вел огонь. В живых осталось лишь восемь человек. Погиб Н. И. Сипягин, в командование отрядом вступил командир звена старший лейтенант С. Н. Попов.

Несмотря на всю тяжесть обстановки, командир «МО-044» старший лейтенант Н. И. Овсянкин сумел организовать аварийные работы. Старшина группы мотористов главный старшина В. В. Данченко и командир отделения мотористов старший краснофлотец В. А. Вдовин, задыхаясь от угарных газов, устранили повреждение правого мотора. Катер своим ходом возвратился в Тамань.

Смело шел на высадку десанта экипаж «ДМБ-3» (старшина бота краснофлотец Д. И. Луценко). Здесь находилось 59 автоматчиков из роты старшего лейтенанта И. А. Цибизова во главе с политработником капитаном Н. В. Рыбаковым. Когда бот приблизился к берегу, Рыбаков с возгласом «Вперед! За Крым!» первым бросился в воду и увлек за собой бойцов.

Десантный бот № 10, которым командовал старшина 1-й статьи А. А. Елизаров, подошел к берегу, опоясанному проволочным заграждением. Бывалый моряк подал команду: «Бросай на проволоку шипели!» — и сам с автоматом в руках первым перемахнул через препятствие. Один рывок — и Елизаров достиг берега. Морские пехотинцы ринулись за ним.

В десанте на Эльтиген А. А. Елизаров проявил исключительное мужество, стойкость и отвагу. Под огнем вражеской артиллерии и авиации он сделал 17 рейсов, доставляя десантникам боезапас и продовольствие. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года старшине 2-й статьи А. А. Елизарову присвоено звание Героя Советского Союза.

При высадке десанта отличился и экипаж бота № 6, которым командовал старшина 2-й статьи А. Д. Емельяненко. Несмотря на сильный артиллерийский обстрел, он без потерь высадил морских пехотинцев. В течение семи дней бот перевозил войска на крымскую землю. В ночь на 8 ноября его выбросило на берег. Емельяненко с экипажем влился в ряды морских пехотинцев, сражавшихся с врагом на берегу. Только 25 ноября команда бота возвратилась в Тамань. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года старшине 2-й статьи А. Д. Емельяненко было присвоено звание Героя Советского Союза. Этого высокого звания удостоен и старшина бота № 21 старшина 2-й статьи Я. Я. Швачко, сделавший в труднейших условиях 15 рейсов к эльтигенскому плацдарму.

При подходе к месту высадки десанта в носовую часть

«СКА-0127» (командир старшина 1-й статьи И. С. Максимов) попал вражеский снаряд. В пробоину хлынула вода, катер стал тонуть. Под огнем противника команда упорно боролась за живучесть. Катер остался без хода, но держался на плаву. Возвращаясь с Эльтигена, мотобот № 21 взял катер на буксир, вывел из-под обстрела, а затем отбуксировал в базу.

Дважды в течение ночи высадил десантников «СКА-0158» (командир главный старшина И. А. Ищук) [121]. Отличная выучка личного состава, решительность и смелость старшины обеспечили успешное выполнение боевой задачи.

В ночь на 2 ноября «СКА-0117» (командир главный старшина В. А. Марченко) сделал четыре рейса к огненному плацдарму и перевез 140 бойцов, 17 пулеметов, 8 минометов, 19 ящиков боеприпасов и полтонны продовольствия[122]. Противник все время обстреливал катер. Один снаряд разорвался у борта. Были выведены из строя два мотора и рулевое управление. Моряки бросились исправлять повреждения. Вскоре один мотор ввели в строй, а вместо руля приспособили трап. Катер отошел от берега, затем направился в базу. Команда продолжала бороться с поступлением воды во внутренние помещения, заделывала пробойны. Боцман старшина 2-й статьи Т. К. Богданов, комсорг катера старшина 1-й статьи С. Ф. Шаповалов, моторист краснофлотец В. Т. Шевчук непрерывно откачивали воду. «СКА-0117» благополучно прибыл в Тамань. Главный старшина В. А. Марченко был награжден орденом Красного Знамени.

Катер-охотник «МО-052» (командир старший лейтенант Н. И. Осеев) шел головным в 5-м отряде. На борту находился командир отряда старший лейтенант В. Е. Москалюк.

Темной штормовой ночью старшина 2-й статьи С. Ф. Ванин обнаружил мину в нескольких метрах от борта и тут же доложил на мостик. Осеев скомандовал:

— Лево на борт!

Мина осталась за кормой. Едва на катере успели перевести дух, как краснофлотец В. Е. Васильченко крикнул:

— Прямо по носу мина!

Отвернуть было уже невозможно. Осеев застопорил ход и дал полный назад. И на этот раз столкновения с миной не произошло. «МО-052» продолжал движение к крымскому берегу.

Успешно действовал экипаж «КАТЩ-661» (командир мичман В. А. Леонгард). Груженный продовольствием и боезапасом, с группой десантников на борту, тральщик полным ходом шел к берегу Крыма. Начался шторм.

— Усилить наблюдение! — приказал командир.

— Есть! — ответил с бака краснофлотец Г. Ф. Рак.

В воздухе вспыхивали осветительные снаряды, разрывая тьму ночи. Поверхность воды обшаривали лучи вражеских прожекторов. В такой обстановке тральщик пересек минное поле.

Показались смутные очертания берега. В этот момент справа и слева вздыбились фонтаны воды, раздались взрывы. Гитлеровцы заметили катерный тральщик и открыли по нему огонь.

Миновав мели, мины и перекаты, прорвав завесу вражеского огня, «КАТЩ-661» подошел к месту высадки. Бойцы мгновенно покинули борт и устремились в атаку. После выгрузки боезапаса и продовольствия катер отошел от берега и направился в базу.

Не было силы, которая заставила бы отступить моряков, обеспечивавших высадку десанта.

Два рейса к плацдарму сделал в течение ночи «СКА-0135» (командир мичман Н. В. Катрич). «КАТЩ-569» (командир главный старшина И. В. Бучнев) буксировал плот, на котором находились артиллерийская батарея с орудийным расчетом. Тральщик прорвался через завесу огня, получил четыре попаданий, но плот доставил к берегу и благополучно возвратился в базу. На следующий день, отправившись в очередной рейс к крымскому берегу с группой десантников на борту, «КАТЩ-569» вновь получил прямое попадание снаряда. Осколки повредили трубу охлаждения. Мотористы старшина 2-й статьи В. А. Косенко и краснофлотец П. А. Ляшко за несколько минут исправили повреждение и обеспечили тральщику ход. Разрыв второго снаряда вывел из строя рулевое управление, вызвал пожар. Под руководством боцмана старшины 2-й статьи Н. И. Трифонова огонь удалось быстро погасить. Благодаря энергичным действиям экипажа тральщик был спасен, десантники успешно высажены.

Вместе с первым эшелоном десанта к берегу шел «лимузин» — небольшой одномоторный катер, на котором находились связисты во главе с командиром базы высадки капитан-лейтенантом Б. Д. Берначуком. «Лимузин» повредило осколками снаряда, он потерял ход, Берначук получил ранение. Положение стало критическим. Не раздумывая, краснофлотец И. М. Вишняков взял в руки буксирный конец, бросился в воду и потянул за собой «лимузин». До берега было еще далеко, Вишнякову мешало обмундирование. Тогда он разделся и продолжал тянуть катер в направлении места высадки. Напряженная борьба Вишнякова увенчалась успехом. Связисты с Берначуком высадились на берег, где сразу же приступили к организации связи.

К рассвету 1 ноября в районе Эльтигена удалось высадить два батальона морской пехоты и около 3 тысяч бойцов 318-й стрелковой дивизии, а также перевезти 18 противотанковых

орудий, 15 минометов и 19,5 тонны боезапаса. Лишь к исходу 1 ноября, когда десантники овладели плацдармом шириной до 5 км и глубиной до 2 км, командир 318-й стрелковой дивизии полковник В. Ф. Гладков со своим штабом и командирами полков сумел переправиться на крымский берег и возглавить руководство войсками. В ночь на 2 ноября корабли десанта под артиллерийским огнем завершили высадку войск 318-й дивизии (без артиллерии и танков).

Вечером 2 ноября в районе Эльтигена отмечались первые появления быстроходных барж врага. Однако особой активности они пока не проявляли.

В ночь на 3 ноября советским катерам удалось высадить 840 человек и выгрузить на плацдарм 7 орудий и более 10 тонн боезапаса.

Пытаясь сорвать доставку подкреплений десантникам, гитлеровцы многократно бомбили и обстреливали порт Тамань. Во время очередного налета авиации погиб командир 1-го отряда десантных ботов капитан-лейтенант П. И. Жуков, готовивший в это время плавсредства в очередной рейс.

В связи с выходом из строя многих кораблей и плавсредств была пересмотрена организация десантных отрядов. Их количество сократили до четырех[123]. Первым отрядом командовал капитан 3 ранга Д. А. Глухов, вторым — капитан 3 ранга А. А. Жидко, третьим — капитан-лейтенант М. Г. Бондаренко, четвертым — капитан-лейтенант Г. И. Гнатенко. Состав отрядов менялся в зависимости от обстановки.

3 ноября в очередной рейс к Эльтигену вышел отряд в составе «МО-018», «КАТЩ-179», «КАТЩ-569», КАТЩ «Сухуми», «ДМБ-6», «МБ-3» и «СКА-164». Под сильным артиллерийско-минометным огнем они высадили на плацдарм 349 человек с полным вооружением и боеприпасами, выгрузили 45-мм пушку, 17,5 тонны боезапаса и 8 тонн продовольствия. Затем приняли 110 раненых и благополучно возвратились в Кротково[124].

Каждую ночь морякам приходилось не раз вступать в бой с вражескими кораблями. Как правило, у противника было численное превосходство. Интенсивный огонь вели его береговые батареи. Нередко катера попадали в сложные ситуации, из которых выходили благодаря мужеству, находчивости и технической смекалке моряков.

В ночь на 4 ноября головным в отряде кораблей, направляющихся к Эльтигену, шел «КАТЩ-568». Командир тральщика мичман С. Д. Марков уверенно держал курс к цели. Остановившись в нескольких метрах от берега, тральщик начал разгружаться. Холодная вода сковывала движения пехотинцев, не

привыкших к морской «купели». Разгрузка шла медленно. Тогда старшина 1-й статьи И. Г. Николенко и краснофлотец А. Ф. Радюк прыгнули в воду и, стоя по пояс в воде, начали принимать с катера грузы, переносить их на берег. Пример моряков вдохновил десантников, работа закипела. Когда разгрузка подходила к концу, мичман Марков, опасаясь, что тральщик может выбросить на мель, отвел его от берега и тут обнаружил, что потерял руль. На помощь ему пришел «КАТЩ-569» (командир главный старшина И. В. Бучнев). Но случилось так, что на 569-м засорилась водоохладительная система и перегрелся мотор, на котором начала гореть краска. И тогда командиры решили пришвартовать катера друг к другу лагом. Теперь «КАТЩ-568» работал машинами, а «КАТЩ-569» — рулем. Оба тральщика вышли на глубину и застопорили ход. Механик 569-го старшина 2-й статьи Г. Д. Ляшенко и моторист краснофлотец Н. С. Демченко принялись устранять повреждение водоохладительной системы двигателя, а старшина 2-й статьи В. А. Косенко тем временем, прыгнув за борт, очистил кингстоны от песка и ила. На эту работу ушло 15 минут. Затем «КАТЩ-569» взял на буксир «КАТЩ-568», и оба тральщика прибыли в Тамань.

Несмотря на противодействие противника, 7 ноября удалось высадить на плацдарм еще 895 человек. Три катера-охотника — «МО-035» (командир старший лейтенант Г. А. Бондаренко), «МО-0105» (командир старший лейтенант А. М. Ванин), «МО-057» (командир старший лейтенант В. С. Чаленко) — охраняли конвой и вели бой с четырьмя сторожевиками противника. В бою погиб «МО-057» со всеми людьми, находившимися на его борту.

В ночь на 8 ноября десантные суда вели тяжелый бой с двумя быстроходными десантными баржами и десятью сторожевыми и торпедными катерами противника. В бою погиб «МО-0122» вместе с командиром старший лейтенантом Д. Е. Прилепским и командиром отряда — командиром 5-го дивизиона катеров-охотников капитан-лейтенантом М. Г. Бондаренко[125].

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года капитан-лейтенанту М. Г. Бондаренко за мужество и героизм, проявленные в бою с кораблями противника, было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза.

В ту же ночь вышел на боевое задание «МО-081» (командир старший лейтенант С. Г. Флейшер). На борту находился командир звена капитан-лейтенант П. Д.

Чеслер. Ночное море встретило катер-охотник тяжелыми ударами волн, пронизывающим ветром. Вдали над горизонтом, в районе Эльтигена, полыхало зарево.

Все было готово к бою. Помощник командира лейтенант М. В.

Саакян приказал достать из трюма дополнительный боезапас. Вскоре показался берег. Флейшер застопорил ход катера и приказал сигнальщику смотреть в оба.

В это время тендеры пошли к берегу. Через 15 минут началась высадка, завершившаяся успешно.

Однако при отходе от берега «МО-081» встретился с шедшими на пересечку курса БДБ и шестью СКА противника. Чеслер и Флейшер решили вступить в бой и смело пошли на прорыв строя вражеских кораблей. С короткой дистанции «МО-081» первым открыл артиллерийско-пулеметный огонь по врагу. Метко стреляли пушки старшего краснофлотца Х. Х. Панеша и старшины 1-й статьи П. И. Никитина. После первых залпов два вражеских катера были выведены из строя. «МО-081» прорезал строй и вышел из окружения. При этом смертью храбрых пал командир отделения комендоров старшина 1-й статьи П. И. Никитин. Со снарядом в руках погиб отважный подносчик патронов краснофлотец И. Ф. Ракитин. Погиб и командир звена капитан-лейтенант П. Д. Чеслер. Командир «МО-081» старший лейтенант С. Г. Флейшер получил ранение, но не покинул командного пункта и привел катер-охотник в Кротково.

10 ноября готовился конвой с понтонами. В охранение был назначен «МО-0102» (командир старший лейтенант А. С. Марков). На борту находился командир дивизиона капитан 3 ранга Д. А. Глухов.

На задание вышли также «МО-098» (командир лейтенант М. В. Климанов), группа бронекатеров «БКА-306», «БКА-433» и «БКА-323» (командир группы капитан-лейтенант П. В. Красников) и другие плавсредства.

При подходе к Эльтигену начался бой с двумя быстроходными десантными баржами и десятью торпедными катерами противника, блокировавшими место высадки. Бой длился в течение шести часов, прорвать блокаду не удалось. Четыре раза Глухов со своим отрядом выходил в атаку, но все попытки заканчивались безуспешно. В пятую атаку он пошел на решительное сближение с врагом.

Вздрогнул корпус «МО-0102», небывалый по темпу огонь открыли комендоры из пушек и пулеметов. Загорелся торпедный катер врага. Несколько снарядов попало в десантную баржу, над ее палубой появились языки пламени. Противник, прикрываясь дымовыми завесами, начал отходить. Глухов, отдавая приказания, сделал шаг к левому пулемету и упал. Вражеский снаряд оборвал жизнь отважного катерника.

Осколком перебило бензопровод. Смертельно раненный

краснофлотец Н. Л. Махно, собрав последние силы, попытался устранить повреждение. Так и застыл он, лежа на моторе, зажав коченеющими руками резину, приложенную к пробитой трубке. Вахту на руле нес старшина 1-й статьи А. И. Брусов. У него были перебиты ноги. Раненый комендор краснофлотец В. А. Климовский попытался на ощупь зарядить орудие. Осколком вражеского снаряда разнесло вдребезги прицел, глаза комендора залило кровью, но он не уходил с боевого поста.

Рано утром потерявший ход «МО-0102» был прибуксирован в порт другими катерами.

За мужество, героизм, проявленные в этом бою, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 22 января 1944 года капитану 3 ранга Д. А. Глухову посмертно присвоено звание Героя Советского Союза. Имя его занесено навечно в списки одной из частей Краснознаменного Черноморского флота. Этим же Указом звание Героя Советского Союза присвоено командиру «МО-0102» старшему лейтенанту А. С. Маркову.

Героическая борьба по поддержке Эльтигенского десанта длилась 37 суток. 7 декабря 1943 года эльтигенцы осуществили прорыв вражеской обороны и вышли в район Керчи.

Курсом на запад

По минным полям

С освобождением Новороссийска и всего Таманского полуострова от немецко-фашистских захватчиков произошли благоприятные изменения в обстановке на Черноморском театре военных действий. Расширение зоны базирования сил флота создало условия для усиления боевой деятельности кораблей и соединений в последующих наступательных операциях советских войск по освобождению Крыма и Севастополя. Кораблям соединений ОВР и бригады траления и заграждения предстояло решать новые сложные задачи.

Еще 8 февраля 1943 года начали формироваться Керченская ВМБ и ее ОВР[126]. 6 ноября того же года были сформированы Одесская и Очаковская военно-морские базы[127], 25 февраля 1944 года формируется ОВР Севастопольской ВМБ[128]. В ее состав вошли 2-й дивизион малых охотников (командир капитан-лейтенант С. Г. Флейшер) и 12-й дивизион катеров-тральщиков (командир старший лейтенант Б. Д. Гноевой). Несколько позднее в соединение вошли 1-й и 9-й дивизионы малых охотников и 3-й дивизион больших охотников.

8 апреля 1944 года войска 2-й гвардейской армии начали наступление на перекопском направлении. Одновременно выступили войска 51-й армии с плацдарма на южном берегу Сиваша. Прорвав оборону противника, они заняли Джанкой, Отдельная Приморская армия наступала на Кегль.

Теперь каждый день приносил радостные вести. 11 апреля была освобождена Керчь, 13 апреля — Феодосия, Симферополь, Евпатория. 16 апреля советские войска вступили в Ялту, а на другой день вышли к Севастополю и овладели Балаклавой.

18 апреля командир ОВР капитан 1 ранга К. Ю. Андреус, офицеры политотдела и штаба на «МО-072» (командир старший лейтенант В. В. Седлецкий) и «МО-0512» (командир старший лейтенант Д. И. Аксенов) вышли из Поти и взяли курс на Ялту. Головным шел «МО-072», на нем находились капитан 1 ранга Андреус и флагманский штурман старший лейтенант Г. Ф. Саратовцев. Зайдя в Феодосию, катера заправились топливом. В Ялту прибыли 20 апреля. У причала здесь уже стояли катерные тральщики и торпедные катера 1-й бригады под командованием капитана 2 ранга Г. Д. Дьяченко.

Ялта лежала в развалинах. Гитлеровцы, боясь высадки морского десанта, превратили город в мощный опорный пункт. Фасады домов, прилегающих к набережной, они приспособили под доты, окна и двери заложили кирпичом, переулки опутали

колючей проволокой. Улицы, спускающиеся к морю, перекрыли каменными стенами. На набережной установили железобетонные доты. Акваторию порта заминировали. Убегая, фашисты заминировали и причалы, но взорвать не успели.

Работы для моряков ОВР было предостаточно. Требовалось разминировать акваторию порта и подходы к нему, нести дозорную службу и боевое дежурство.

На подступах к Севастополю, а также на коммуникациях противника, ведущих в порты Констанца, Сулина, успешно действовали торпедные катера, базировавшиеся в Ялте. Малые охотники, находясь в дозоре, имели дополнительную задачу — прикрывать торпедные катера, следовавшие в район боевых действий и возвращавшиеся с заданий.

9 мая 1944 года Севастополь был освобожден. Сразу же корабли ОВР перешли в Стрелецкую бухту на постоянное базирование, а тральщики 1-й бригады траления — в Южную бухту.

31 мая 1944 года за образцовое выполнение заданий, проявленные при этом мужество, стойкость и героизм Указом Президиума Верховного Совета СССР орденом Красного Знамени был награжден 4-й дивизион малых охотников за подводными лодками (командир дивизиона Герой Советского Союза капитан-лейтенант И. В. Леднев). В ожесточенных боях личный состав катеров действовал смело и самоотверженно, нанося врагу ощутимые удары. К 1 ноября 1943 года катера-охотники прошли 29 168 миль, отконвоировали 1474 транспорта, высадили 11014 человек десанта, 35 раз обстреливали побережье, занятое противником, зенитным огнем сбили 6 самолетов врага, уничтожили торпедный катер, 103 мины, 63 раза оказывали помощь гибнущим кораблям и катерам, при этом спасли 3180 человек[129].

Сразу же после освобождения Крыма в севастопольских бухтах развернулась напряженная работа по тралению мин, восстанавливалось разрушенное фашистами портовое хозяйство.

Опыт такой работы овровцы приобрели еще в Новороссийске. Сразу же после освобождения его от немецко-фашистских захватчиков они приступили к подготовке порта для базирования основных сил флота в целях расширения района его боевых действий.

Документов о минировании гавани овровцы не имели. Но подрыв рейдового катера, сухогрузной баржи и водолазного бота не оставлял сомнений в том, что гитлеровцы заминировали порт. Необходимо было в короткий срок очистить его от мин.

17 сентября 1943 года тральщики ОВР Новороссийской

военно-морской базы начали работать по очистке гавани от донных неконтактных мин. До конца сентября они уничтожили девять мин. Затем командующий флотом возложил эту работу на бригаду траления и заграждения[130].

Для руководства тралением командир БТЗ контрадмирал Т. А. Новиков создал походный штаб. В его состав вошли флагманский штурман бригады капитан-лейтенант В. Г. Чугуенко, он же начальник походного штаба, флагманский минер капитан-лейтенант И. В. Щепаченко, штурманы старший лейтенант В. А. Мишин и старший лейтенант И. А. Хомяков, флагманский врач подполковник медицинской службы Е. И. Гелеква. К походному штабу были прикомандированы офицеры гидрографии во главе с капитан-лейтенантом С. Ф. Сахошкиным, младший флагманский минер флота капитан 3 ранга Г. Н. Охрименко и специалисты из минно-трального отдела флота. Походный штаб находился в Геленджике. Тралением в море руководил командир дивизиона капитан 3 ранга Ф. П. Шиповников.

Новороссийскую гавань вначале протралили катерным тралом и якорных мин не обнаружили. Затем водолазы осмотрели всю причальную линию шириной до 50 метров. И здесь мин не оказалось. После этого сначала на акваторию порта сбросили 2034 глубинные бомбы[131], а затем последовательно протралили катерным электромагнитным, баржевым электромагнитным и акустическим тралами.

За успешную работу по разминированию командир «КАТЩ-154» мичман П. А. Ремезов был награжден орденом Отечественной войны I степени.

Хорошо было налажено навигационно-гидрографическое обеспечение траления: устанавливались переносные створы, обвеховывались тральные районы и галсы. В помощь командирам КАТЩ выделялись дивизионные штурманы, которые непосредственно обеспечивали точность кораблевождения при тралении. Места взорванных мин определялись с берега путем взятия пеленгов с двух рейдовых постов.

Всего при тралении Новороссийской гавани были уничтожены 32 донные неконтактные мины[132]. При этом подорвались и вышли из строя две трал-баржи, трал-плотик, петлевой трал и три катерных тральщика.

Траление походных фарватеров к порту Новороссийск осуществлялось с 17 октября 1943 года по 18 января 1944 года катерными тральщиками дивизиона. Это была первая крупная тральная операция, проведенная силами флота в морском порту и на подходах к нему. Выработанные здесь тактические приемы траления использовались затем в других портах.

В апреле 1944 года бригаду траления и заграждения переформировали в 1-ю бригаду траления [133], ставшую основным тральным соединением Черноморского флота. 18 апреля 1944 года директивой Военного совета флота бригаде была поставлена задача очистить от мин порт Феодосия, Двуякорную бухту, рейд у мыса Киик-Атлама, а также протралить входной фарватер в Феодосию[134].

В Феодосийском заливе противник выставил большой плотности минное заграждение из малых противокатерных якорных мин, а гавань порта и подходы к нему заминировал донными неконтактными минами и фугасами.

Для выполнения задачи командир бригады контрадмирал Т. А. Новиков выделил 4-й дивизион катерных электромагнитных тральщиков (девять единиц) и 17-й дивизион катерных тральщиков в таком же составе [135].

Феодосия, сооружения морского порта и железнодорожной станции лежали в руинах. Штаб бригады в то время находился в Новороссийске, а непосредственное руководство тральными работами осуществлялось оперативной группой во главе с флагманским минером капитан-лейтенантом И. В. Щепаченко. В совершенстве зная минное и тральное вооружение, он являлся компетентным специалистом в организации траления.

Моряки тральщиков работали с полным напряжением сил. Акваторию Феодосийского порта и внешнего рейда они троекратно протралили катерными тралами. Водолазы тщательно обследовали участки вдоль причальных линий и в районе выходных ворот, обнаружив при этом инженерные мины, железные бочки, наполненные взрывчаткой, связки глубинных бомб с электрозапалами. После обезвреживания взрывных устройств было проведено бомбометание. Якорных и донных неконтактных мин в Феодосийской гавани не оказалось.

При разведывательном тралении на подступах к Феодосии было обнаружено минное поле большой плотности, оборудованное минными защитниками. 197 якорных мин, 44 минных защитника, донная мина — таков результат траления и бомбометания на фарватере у Феодосии.

В период с 9 по 19 мая проводилось траление рекомендованных курсов от порта Феодосия до мыса Киик-Атлама и Двуякорной бухты. В этом районе вытралили 28 мин и 13 минных защитников.

Экипажи тральщиков проявляли мужество и героизм.

Вытралив очередную мину, «КАТЩ-5385» (командир мичман В. А. Леонгард) застопорил ход для перезарядки трала. Тем временем минеры-подрывники краснофлотец Г. Ф. Рак и

старшина 1-й статьи В. Е. Товстик направились на шлюпке к мине, чтобы подорвать ее. Подвесив патрон, они подожгли бикфордов шнур и поспешили к тральщику. Мичман Леонгард пошел навстречу шлюпке, чтобы взять ее на буксир и быстрее отвести в безопасный район. И в этот момент на винт намотался трос. Катер начал дрейфовать в сторону мины. Краснофлотцы, находившиеся в шлюпке, сообразили, какая опасность грозит тральщику, и немедленно пошли к мине. Оставалось всего 40 секунд до взрыва, когда они обрезали горящий бикфордов шнур, предотвратив таким образом катастрофу.

А вот другой случай. Уже вечерело, когда «КАТЩ-39» (командир главный старшина И. Г. Батурин) затралил мину. Для ее уничтожения требовалась шлюпка, однако ее на борту не было. Связь с другими тральщиками, уже направившимися в порт, прервалась: их закрыла густая пелена дождя, сопровождавшегося шквальным ветром. Среди разбушевавшихся волн угрожающе качался зловещий черный шар. Единственный выход — добраться до мины вплавь и подорвать ее. Выбор пал на командира отделения минеров молодого коммуниста старшину 2-й статьи Н. В. Аникина.

Подготовив подрывной патрон, минер надел спасательный пояс и прыгнул в воду. Моряки с затаенным дыханием следили за каждым движением старшины. Медленно тянулось время. Наконец Аникин у мины. Ловко ухватившись одной рукой за запальный стакан, другой он набросил на него подрывной патрон, поджег шнур и быстро поплыл обратно. Когда старшина поднялся на борт тральщика, тот сразу же дал ход. Вскоре раздался взрыв, но тральщик успел отойти на безопасное расстояние.

Тральные работы требовали от личного состава высокого напряжения, постоянной готовности к решительным действиям.

Как-то вечером отряд тральщиков, закончив траление, возвращался в порт. «КАТЩ-38», которым командовал мичман Н. М. Хрущев, с тралом шел концевым. На море опустились сумерки, когда тральщики один за другим начали входить в бухту.

— Право руля! — скомандовал мичман.

Но не успел катер закончить поворот и лечь на новый курс, как раздался сильный сдвоенный взрыв. Резкий удар сотряс тральщик. Находившихся на верхней палубе моториста старшину 2-й статьи Я. М. Денисова и пулеметчика краснофлотца Г. М. Гаврилова взрывной волной выбросило за борт. Черная стена воды с шумом обрушилась на тральщик. Мотор заглох, наступила тишина.

— Проверить машину, осмотреть помещения! — раздалась команда.

Моторист краснофлотец В. А. Аверьянов и минер краснофлотец П. Ф. Свешников поспешили в машинное отделение, остальные краснофлотцы начали осматривать корпус и внутренние помещения. На борт поднялись Денисов и Гаврилов. Действуя без суетливости, моряки быстро устранили неисправности. «КАТЩ-38» благополучно прибыл в порт. За умелые действия командир дивизиона объявил благодарность командиру отделения минеров старшине 2-й статьи Ф. В. Каравайцеву, минеру старшему краснофлотцу П. Ф. Свешникову, электрику старшему краснофлотцу Н. С. Стыкало.

Лучшим среди отличившихся был экипаж «КАТЩ-29». За мужество, проявленное при выполнении боевых заданий, умелое командование тральщиком главный старшина А. Н. Елтанский был награжден орденом Красного Знамени. Этого ордена был также удостоен командир «КАТЩ-35» главный старшина А. И. Панкратов. За месяц боевого траления фарватера его экипаж обезвредил 30 мин.

Случались, увы, и потери. 19 апреля 1944 года с «РТЩ-37» (командир главный старшина Г. И. Уцин), идущего концевым в строю уступа, прямо по носу обнаружили мину, стоявшую на малой глубине. Из-за небольшого расстояния отвернуть не удалось, тральщик ударился о мину и через 35–40 секунд затонул. Экипажу удалось спастись.

29 апреля при уничтожении минной банки в районе фарватера «КАТЩ-6» затралил мину, но патрон трала не сработал. Для того чтобы срезать чеку, старшина катера дал полный ход, и в это время прямо по носу была обнаружена другая мина. Будучи стесненным в маневрировании, старшина не успел отвернуть: взрывом оторвало кормовую часть катера. В целом же траление в этом районе шло успешно.

Всего в апреле — мае 1944 года экипажи катерных тральщиков 4-го и 17-го дивизионов вытралили и уничтожили в Феодосийском районе 283 якорные мины и минных защитника, донную и 6 инженерных мин, 4 бочки, наполненные взрывчаткой, связку глубинных бомб. Общее количество мин всех типов и взрывных устройств составило 295[136].

Задание по тралению Феодосийского района было выполнено в установленный срок.

В период с 16 по 20 июня 1944 года четыре катерных тральщика провели траление рекомендованного курса Феодосия, Ялта. Руководил тралением командир 12-го дивизиона капитан-лейтенант П. Г. Камлык. Для гидрографического обеспечения траления использовались береговые ориентиры и буи. Место головного катера-тральщика определялось по двум

горизонтальным углам береговых ориентиров, измеренных секстаном. Общая ширина протраленной полосы составляла 50 метров.

В один из дней этого траления произошел случай, когда минеры-подрывники главный старшина А. М. Лепетенко и старшина 1-й статьи В. Е. Товстик столкнулись с неожиданностью. Когда они подходили на ялике к плавающей мине, услышали шипение. Первая мысль — немедленно назад! Но вдруг мина сейчас не взорвется и будет ожидать свою жертву?

— Двум смертям не бывать, а одной не миновать! — проговорил Лепетенко. Подойдя к мине, подрывники развернули шлюпку. Лепетенко лег на трансовую доску, выкинул вперед руки с подготовленным патроном. Требовались стальные нервы, нечеловеческая выдержка, чтобы работать у «пузырившейся» мины. Однако минеры выдержали испытание: привесив патрон, подожгли шнур. Мина взорвалась, когда шлюпка уже отошла на безопасное расстояние.

Позднее подрывники узнали, в чем дело. То была мина особой конструкции: при всплытии у нее автоматически срабатывал механизм самоликвидации и через определенное время она взрывалась.

Попадали Лепетенко и Товстик и в другие, не менее рискованные ситуации. Однажды шлюпка приблизилась к рогатому шару на пятьдесят метров, когда он разорвался. Осколки летели через тузик, падали у самого борта. К счастью, никого не задело.

Опыт, приобретенный экипажами тральщиков в районе Новороссийска и Феодосии, был успешно использован затем в районе Севастополя. Разведывательное траление на подходных фарватерах к нему началось 25 мая 1944 года. В течение месяца овровцы протралили подходные фарватеры на ширину 10 кабельтовых, а также Балаклавскую бухту, затем Стрелецкую и Карантинную бухты. Якорных мин не обнаружили.

С 10 по 14 июня 1944 года катерные тральщики 20-го и 4-го дивизионов, а позднее тральщики 16-го дивизиона электромагнитных тральщиков провели траление неконтактными тралами Севастопольского порта. Было вытралено и уничтожено 11 донных неконтактных мин[137]. При вторичном тралении катерным тралом в Северной бухте затралили на грунте еще одну мину, находившуюся в боевом состоянии.

16 августа 1944 года во время траления в Севастопольской бухте подорвался на донной мине КАТЩ «В. Чкалов». Следуя в Килен-бухту для траления, командир КАТЩ мичман М. В. Шевцов из-за стесненности маневрирования решил подтянуть магнитно-

акустический трал до пятидесяти метров. В это время в непосредственной близости от кормы произошел взрыв донной мины на малой глубине. Тральщик мгновенно затонул. Погибли командир и восемь членов экипажа.

С 15 октября до 1 ноября 1944 года Краснознаменный электромагнитный тральщик «Мина» (командир капитан-лейтенант В. К. Стешенко) произвел траление электромагнитным и акустическим тралами центральной части Южной и Северной бухт, а также мест, предназначенных для якорных стоянок кораблей. Тральщик имел на вооружении самые современные и надежные тралы, а члены экипажа в совершенстве владели методами борьбы с минами.

Траление Северной бухты командир тральщика проводил на «стопе». Бухту разделили на квадраты, а квадраты — на полосы. Корабль стоял на якоре, и выпущенный за кормой трал обрабатывал поочередно одну полосу за другой электромагнитным и акустическим полями. После этого переходил в другой квадрат, и все повторялось. В Северной и Южной бухтах на внешнем рейде было вытралено 30 донных неконтактных мин [138].

19 октября 1944 года буксир «ЧФ-4», имея буксируемую лагом водоналивную баржу, шел по протраленному Инкерманскому створу. При подходе к входным боновым воротам в ста метрах от буксира взорвалась мина. Судно получило незначительные повреждения. Причина взрыва, как объяснили специалисты, заключалась в том, что во время глубинного бомбометания часы срочности в мине пришли в действие и она стала опасной. Проходивший буксир вызвал ее взрыв.

Экипажи тральщиков трудились от зари до зари. Изо дня в день они бороздили море, боролись со смертельной опасностью и завершили работу к 4 ноября 1944 года. Это дало возможность командованию Крымского морского оборонительного района открыть севастопольские бухты и подходные фарватеры для безопасного плавания.

За боевое траление в районе Севастополя многие моряки тральщиков были награждены орденами и медалями, в том числе орденом Красного Знамени командир 4-го дивизиона катерных тральщиков старший лейтенант П. П. Григорьев, командир тральщика «Мина» капитан-лейтенант В. К. Стешенко, командир тральщика «Копейкин» младший лейтенант П. А. Ремезов.

Наступил памятный день 5 ноября — прибытие в Севастополь кораблей Черноморской эскадры. Для их встречи все тральщики, малые охотники и торпедные катера выстроились на внутреннем и внешнем рейдах вдоль оси фарватера. Легкий ветерок полоскал

Военно-морские флаги и флаги расцвечивания. Шумел Приморский бульвар: тысячи горожан собрались здесь, чтобы приветствовать боевые корабли.

Прозвучал первый салютный залп, за ним второй, третий… Корабли входили в порт.

На берегу гремела, поблескивая на солнце, медь оркестров. Корабли шли в строгом порядке и отдавали якоря в отведенном для каждого из них месте. Раздались звуки рынды, отсчитывая время корабельных вахт.

Слушая бой склянок, севастопольцы ликовали. Жив их флотский город, столица моряков Черноморского флота! Снова на улицах и площадях замелькали флотские бескозырки и ленточки с золотистыми якорьками.

А для тральщиков начались страдные дни. Еще в июле — августе 1944 года катерные тральщики 20-го дивизиона (командир капитан-лейтенант Я. П. Волков) проводили траление акватории порта Скадовск, рейда бухты Ак-Мечеть (ныне Черноморск), а также подходов к ним. Было вытралено четыре вахтенных минных устройства, каждое из которых состояло из четырех мин. При этом на одном месте приходилось делать по нескольку галсов. В бухте Ак-Мечеть дно проверяли придонным тралом-тросом, буксируемым двумя тральщиками. Здесь обнаружили две донные мины ящичного типа. Всего в этом районе вытралили 35 мин — 32 якорные и 3 донные неконтактные [139].

Одновременно силами Одесской военно-морской базы проводилось траление фарватеров и портов Николаева, Херсона, Очакова и Одессы.

По имевшимся данным, в порту Николаев противник выставил до 30 донных мин, в Днепро-Бугском лимане заграждение состояло из контактных и неконтактных мин, а в порту Одесса и на подходах к нему было поставлено много якорных и донных мин. 18 апреля 1944 года при входе в Одессу у Воронцовского маяка подорвались два минных катера 4-й отдельной бригады речных кораблей [140].

Военный совет флота поставил Одесской военно-морской базе задачу обеспечить безопасность плавания от Тендровской косы до портов Николаев, Очаков, Херсон, Одесса и подходы к ним, а также базирование кораблей и транспортов. Позднее была поставлена дополнительная задача: обеспечить безопасность плавания кораблей флота и транспортов на участке Одесса, Сулина [141].

Навигационно-гидрографическое обеспечение осуществляла гидрографическая партия, которую возглавил старший лейтенант

В. Г. Галюга.

Для решения задач командир Одесской военно-морской базы располагал 3-й бригадой траления (командир капитан 2 ранга А. П. Иванов, а с 16 марта 1945 года — капитан 2 ранга А. М. Ратнер) и 17-м дивизионом катерных тральщиков (командир старший лейтенант Н. М. Сотников).

Вначале решили протралить порты от якорных мин шлюпочным тралом (стальной трос, буксируемый двумя шлюпками). Это диктовалось опасностью подрыва тральщиков, особенно в районе Днепро-Бугского лимана, где мины стояли на углублении до двадцати пяти сантиметров, в то время как тральщики имели осадку 70 сантиметров.

Траление донных неконтактных мин проводилось в такой последовательности: сначала водолазы осматривали причальную линию, затем акваторию обрабатывали глубинными бомбами и завершалось дело тралением электромагнитными и акустическими тралами. Кроме того, порт Одессу протралили разомкнутым и акустическим тралами.

Благодаря этой тактике все районы стали чистыми от мин. Всего корабли Одесской военно-морской базы за 1944 год вытралили и уничтожили 57 донных неконтактных и 385 якорных мин[142]. Порты и подходы к ним были открыты для плавания.

В порту Керчь и Керченском проливе траление проводили экипажи 13-го отдельного дивизиона катерных тральщиков (командир капитан-лейтенант И. Г. Черняк) и 2-й бригады траления (командир капитан 1 ранга А. Ф. Студеничников). Плотность минного заграждения здесь была исключительно велика. Противник выставил на различных глубинах комбинированные заграждения из якорных и донных мин, некоторые из них даже просматривались со шлюпок в тихую погоду.

В 1944 году было проведено боевое траление фарватеров в проливной зоне и в Азовском море, а также портов, в результате чего удалось уничтожить 617 якорных мин и минных защитников [143].

В результате проведенных тральных операций в течение 1943–1944 годов все крупные порты и фарватеры к ним стали открытыми для плавания.

Всего за период боевых действий на Черном море с 1941 по 1944 год было уничтожено 2349 мин, из них 1788 якорных мин и минных защитников, 561 донная неконтактная мина [144].

Варна и Бургас

Война уходила все дальше на запад. Но для овровцев напряжение не спадало. Корабли по-прежнему выполняли задачи по обороне военно-морских баз, тралили фарватеры, участвовали в высадке десантов и конвоировали транспорты, снабжавшие войска оружием, боеприпасами и продовольствием.

Боевые успехи могли породить у некоторых моряков чувство успокоенности, потерю бдительности. Поэтому командиры, политработники, партийные и комсомольские организации заботились о воспитании личного состава в духе высокой бдительности, постоянной готовности к немедленным действиям.

7 сентября 1944 года танкер «Передовик» в охранении четырех больших охотников («БО-201», «БО-202», «БО-205», «БО-211») и семи катеров-охотников («МО-321», «МО-322», «МО-357», «МО-358», «МО-359», «МО-362» и «МО-378») вышел из Батуми и взял курс на Одессу. Командир конвоя капитан 3 ранга П. Ф. Масалкин находился на борту «БО-202». И хотя вокруг было спокойно, опытные наблюдатели зорко следили за горизонтом.

На «БО-211» (командир старший лейтенант А. И. Родионов) вахту нес командир отделения сигнальщиков старшина 2-й статьи В. А. Иванов. Ему помогал любимец всей команды юнга Слава Разливанов. Он-то и заметил первым плавающую мину, которая, покачиваясь на волне, медленно приближалась к борту.

— Поднять сигнал «Вижу плавающую мину!» — распорядился старший лейтенант Родионов.

— Есть, поднять сигнал, — ответил Иванов.

Одновременно радист передал в эфир сообщение об опасности. Танкер выполнил маневр уклонения, и все обошлось благополучно.

На рассвете при подходе к Одессе гидроакустик «БО-211» старший краснофлотец Аркадий Мордасов прощупывал толщу воды гидролокатором. Когда среда хорошо знакомых звуков появился новый, еле слышный, он насторожился. Опытный акустик четко различал любой корабль и ошибки допустить не мог — где-то рядом подводная лодка противника поджидает конвой. Мордасов тут же доложил об этом командиру. Была сыграна боевая тревога. Затрепетали сигнальные флаги, предупреждающие корабли конвоя об обнаружении фашистской подводной лодки.

Минеры, закончив приготовление глубинных бомб, ждали команды помощника командира лейтенанта А. Н. Лебедева. В этот момент сигнальщик старшина 2-й статьи Иванов доложил:

— Вижу торпеды!

Оставляя пенистые дорожки, вражеские торпеды пронеслись мимо и тут же первая серия глубинных бомб ушла в воду.

Командир изменил курс, чтобы корпусом катера прикрыть танкер. Атак больше не последовало. Очевидно, получив повреждение, вражеская лодка ушла на глубину.

Точно в назначенный срок конвой прибыл в Одессу.

Огромная радость охватила боевых моряков, когда на «БО-211» пришла весть о высокой оценке Родиной их действий. Так, акустик старший краснофлотец Мордасов был удостоен ордена Красной Звезды. На груди воспитанника Славы Разливанова засияла медаль Нахимова. Медаль Ушакова была вручена командиру отделения минеров Тимофею Гурьянову, а старшему лейтенанту Родионову — орден Нахимова II степени.

В конце августа 1944 года в целях содействия войскам 3-го Украинского фронта командующий флотом вице-адмирал Ф. С. Октябрьский принял решение о высадке морского десанта в румынский порт Констанца. В состав десанта вошли морские пехотинцы 143-го и 384-го отдельных батальонов морской пехоты (около 800 человек). Для их высадки был сформирован отряд кораблей под командованием командира 2-й бригады торпедных катеров капитана 2 ранга В. Т. Проценко. В отряд вошли тридцать торпедных катеров и шесть катеров-охотников, в том числе «МО-091», «МО-0141», «МО-0336» и «МО-0101» под командованием капитан-лейтенанта А. Ф. Краснодубца.

29 августа 1944 года отряд кораблей вышел из Сулины в Констанцу и прибыл туда без помех со стороны противника. В подходной точке фарватера отряд встретил румынский торпедный катер с поднятым на мачте белым флагом и провел корабли по фарватеру. В порту Констанца морские пехотинцы высадились.

Хотя все корабли румынского флота в ответ на ультиматум советского командования капитулировали, румынское военно-морское командование продолжало занимать по отношению к советским морякам нелояльную позицию. Поэтому было решено заменить румынские экипажи советскими. По приказанию командующего флотом 1 сентября в 15 ч из Одессы в Констанцу вышел отряд кораблей в составе трех быстроходных тральщиков («Искатель», «Щит» и «Взрыв»), двух больших охотников за подводными лодками («БО-105» и «БО-103») и катера-охотника «МО-360». На борту отряда кораблей находились бойцы 83-й бригады морской пехоты. Отрядом командовал командир отдельной бригады сторожевых кораблей капитан 1 ранга В. М. Нарыков, находившийся на тральщике «Щит».

На внешнем рейде Одессы корабли построились в строй кильватера и легли на курс, ведущий к румынским берегам. Головным шел тральщик «Щит», за ним «Искатель» и концевым «Взрыв», в охранении — большие и малые охотники.

К рассвету отряд кораблей прибыл к подходной точке фарватера, у которой их встретил румынский минзаг «Мурдшести». Сначала он шел встречным курсом, затем, когда расстояние до него значительно сократилось, стал разворачиваться на обратный курс. Чтобы избежать столкновения с ним, «Щит» застопорил ход, а за ним и все корабли. И в этот момент вражеская подводная лодка торпедировала БТЩ «Взрыв». Нос корабля быстро погрузился в воду, а затем ушла под воду и корма. Погиб весь офицерский состав, в том числе командир корабля капитан-лейтенант С. С. Грабильников и командир БЧ-5 старший инженер-лейтенант В. Ф. Соловьев.

Большие охотники сразу же стали преследовать подводную лодку, а малый охотник спасал людей с погибшего корабля. Удалось подобрать несколько моряков и десантников, в том числе и Героя Советского Союза майора Н. В. Старшинова, раненного в обе ноги.

Тральщики, следуя в кильватер минзагу, вскоре вошли в порт.

В 5 ч 30 мин команды морских пехотинцев поднялись на палубы румынских кораблей. Они сняли вахту, арестовали офицеров, взяли под контроль все боевые части, а рядовой состав вывели на причалы и отпустили домой.

Так экипажи румынских кораблей были заменены советскими.

Корабли Черноморского флота, в том числе ОВР, активно содействовали войскам 3-го Украинского фронта и в освобождении Болгарии. Командующий Черноморским флотом решил высадить морской десант непосредственно в порты Варна и Бургас, овладеть ими, не дать фашистскому командованию увести свои корабли и суда.

Обстановка благоприятствовала высадке десанта. В стране назревала революция. Отечественный фронт Болгарии во главе с Г. Димитровым готовил страну к революционному восстанию. Народ с нетерпением ждал прихода Красной Армии. Поэтому во время подготовки к десанту Военный совет флота предупредил командиров кораблей, чтобы при подходе к Варне и Бургасу не торопились открывать огонь.

Для высадки десанта были созданы два отряда высадочных средств. В первый отряд вошли двенадцать торпедных катеров, его возглавил командир Одесской ВМБ капитан 1 ранга К. И.

Деревянко, он же командовал высадкой десанта. Во второй отряд вошли БТЩ «Щит», «БО-105» и четыре катера-охотника («МО-347», «МО-348», «МО-379», «МО-712»). Командовал отрядом командир отдельной бригады сторожевых кораблей капитан 1 ранга В. М. Нарыков. Согласно разработанному плану первому десантному отряду следовало принять на каждый торпедный катер по 30 морских пехотинцев и с рассветом 9 сентября, войдя в порт Варна, высадить их для занятия причалов. Спустя 20–30 минут в порт должен войти второй отряд с морскими пехотинцами на борту, которым надлежало захватить находившиеся в порту корабли противника.

В 16 ч 40 мин 8 сентября из Констанцы в Варну вылетели два гидросамолета, имея на борту 60 морских пехотинцев 393-го отдельного батальона морской пехоты под командованием старшего лейтенанта А. А. Воробьева. Их прикрывали шесть истребителей Як-9. В 18 ч 30 мин гидросамолеты сели на Варненское озеро и заняли морской аэродром. В тот же день ровно в полночь второй отряд высадочных средств, приняв на борт 470 морских пехотинцев, вышел из Констанцы и взял курс на Варну. Лидером был «Щит» (командир капитан-лейтенант П. А. Немодрук), в кильватер ему следовал «БО-105», а малые охотники находились в охранении. Спустя два часа первый отряд обогнал второй отряд и на рассвете 9 сентября вошел в порт Варну. Несколько позже там ошвартовались и корабли второго отряда. Морские пехотинцы, высадившиеся с кораблей, заняли порт, все находившиеся там корабли и суда и выставили караулы. Население Варны восторженно встречало морских пехотинцев и части Красной Армии, входившие в город.

В Варне сразу же была организована ОВР во главе с капитаном 1 ранга И. К. Катричко.

Точно так же, без открытия огня, 9 сентября десантники заняли Бургас. Утром высадился воздушный десант, а днем — морской. Отряд высадочных средств возглавил командир дивизиона сторожевиков и тральщиков капитан 2 ранга А. М. Ратнер. Отряд состоял из двух групп кораблей. Первая включала БТЩ «Искатель» и четыре катера-охотника: «МО-339», «МО-422», «МО-307» и «МО-072». Во вторую группу вошли «БО-103» и два катера-охотника 6-го дивизиона малых охотников. Командовал группой командир «БО-103» капитан-лейтенант П. И. Кондратьев.

Первая группа кораблей, приняв на борт 370 морских пехотинцев, вышла из Констанцы в Бургас 8 сентября в 22 часа. Через шесть часов тем же курсом вышла вторая группа.

На подходе к мысу Эмине с советских кораблей обнаружили четыре катерных тральщика, два сторожевых катера и несколько

рыбацких шхун, следовавших в море. Их остановили и приказали следовать в Бургас.

В полдень 9 сентября сначала первая, а затем вторая группа вошли в порт и высадили морских пехотинцев. Одновременно в город вступили сухопутные войска. Так же как и в Варне, местное население Бургаса встречало советских воинов-освободителей букетами цветов.

Таким образом, к исходу 9 сентября 1944 года десантники заняли почти все порты на румынском и болгарском побережье, а также корабли, находившиеся там.

В ознаменование одержанной победы приказом Верховного Главнокомандующего от 29 сентября 1944 года 2-му дивизиону больших охотников было присвоено почетное наименование «Варненский», а 1-му дивизиону сторожевых кораблей и тральщиков — наименование «Бургасский».

25 сентября 1944 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий командования в боях с немецко-фашистскими войсками, участие в захвате города и порта Констанца и проявленные мужество и доблесть 6-й Керченский дивизион малых охотников за подводными лодками (командир капитан 3 ранга Г. И. Гнатенко) был награжден орденом Красного Знамени[145]. Катера-охотники этого дивизиона только за 1942 год и январь — февраль 1943 года прошли 19443 мили[146].

С окончанием боевых действий на Черном море часть кораблей ОВР и бригады траления были поставлены в ремонт, другие продолжали вести тральные работы по очистке от мин вод Черного и Азовского морей.

В мирные дни

Координаты доблести

За время боевых действий на Черноморском театре советские моряки выставили с оборонительными и наступательными целями 11527 якорных, донных мин и минных защитников[147]. Фашисты поставили в водах Черного моря 8468 различных типов мин и минных защитников[148]. Таким образом, всего на Черном и Азовском морях обеими воюющими сторонами было поставлено 19 995 мин и минных защитников. Правда, с начала войны по 17 ноября 1944 года корабли флота вытралили 2349 мин и минных защитников[149], уничтожили 2236 плавающих мин. Следовательно, в водах этих морей еще находилось 15 410 мин и минных защитников.

Очистить от мин Черное и Азовское моря значило обеспечить безопасность плавания не только боевых кораблей, но и транспортных, рыболовных, торговых и других судов. Задача траления приобрела огромное народнохозяйственное значение.

Совет Народных Комиссаров СССР специально принятым постановлением определил для всех флотов очередность траления и сроки полного очищения морей от мин.

Учитывая минную обстановку в Азовско-Черноморском бассейне и указания правительства, штаб Черноморского флота разработал предварительный план послевоенного траления. В нем предусматривалось параллельное траление во всех миноопасных районах в две очереди. В первую очередь в целях обеспечения в кратчайший срок круглосуточного безопасного судоходства необходимо было очистить все порты и подходы к ним на ширину не менее двух миль. У румынского и болгарского побережья предстояло протралить фарватеры в районах Сулины, Констанцы, Варны и Бургаса. На работы первой очереди, с учетом наличия тральных сил и средств, планом отводился один год. Во вторую очередь намечалось уничтожение всех минных заграждений в Черном и Азовском морях, на это отводилось не менее двух лет и шести месяцев[150].

Районы, подлежащие тралению, распределили между бригадами траления. За ордена Ушакова бригадой закреплялся район главной базы с портами Севастополь, Феодосия, Евпатория, Ялта, Балаклава, Ак-Мечеть, Скадовск. 2-й бригаде отводился Керченский пролив. 3-й бригаде предстояло вести траление в районе Одесской военно-морской базы с портами Одесса, Очаков, Николаев, Херсон, Тендровский залив и на юг от Одессы до Жебриян включительно[151].

В остальных районах Черного моря послевоенное траление

планировалось провести силами и средствами ОВР военно-морских баз. Траление на реке Дунай вменялось в обязанность Дунайской военной флотилии при участии моряков Югославии, Болгарии и Румынии.

Боевое траление в мирные дни требовало от моряков, как и в дни войны, огромного труда, высокого напряжения духовных и физических сил, повышенной бдительности. Оно связано с постоянной опасностью, а утомительное однообразие выполняемой работы способствует притуплению бдительности. Если в начале траления у моряков чувствуется определенный настрой, все действуют собранно, то к концу вахты, если при этом не затралено ни одной мины, они могут расслабиться. Но никто не застрахован от того, что именно в этот момент случится непоправимое. Вот почему политработники, партийные и комсомольские активисты не прекращали агитационно-пропагандистской работы, старались поддерживать в людях обостренное чувство опасности и высокий боевой дух.

Во всех операционных районах военно-морских баз боевое траление осуществлялось при активном участии гидрографических частей и подразделений флота.

Напряженно, в высоком темпе проводилось контрольное траление севастопольских фарватеров и бухт, а также подходных фарватеров к пунктам Хорлы, Скадовск, Устричное, Ак-Мечеть, Ярлыгач, Сары-Булат и Бакал для безопасной перевозки урожая 1945 года. Основную работу выполняла 1-я бригада траления, а подразделения ОВР принимали участие только в контрольном тралении входных фарватеров в Севастополь.

В мае 1945 года 20-й дивизион катерных тральщиков (командир капитан-лейтенант Я. П. Волков) приступил к тралению якорных мин в Феодосийском заливе. Работали от зари до зари, без выходных. Рассказ об одном только дне дает некоторое представление о характере этой работы.

…Наступило утро 26 мая. Море было спокойно, чуть заметная волна набегала на берег. Солнце едва поднялось над горизонтом, когда катерные тральщики 20-го дивизиона начали сниматься со швартовов и выходить из бухты. Построившись в кильватер, взяли курс в бухту Коктебель.

На борту головного «КАТЩ-5385» (командир мичман В. А. Леонгард) находились командир дивизиона капитан-лейтенант Я. П. Волков, штурман дивизиона лейтенант Н. Ф. Поярков. За ними следовал «КАТЩ-249» (командир старшина 1-й статьи Г. С. Доценко). На юте минер краснофлотец А. А. Игнатьев снаряжал патроны для трала, подготавливал стрелы[152]. Моторист краснофлотец Н. Д. Кудлай обеспечивал работу двигателей.

Дивизион подходил к району траления. На фалах головного тральщика один за другим поднимались флажные сигналы. Их репетовали на других катерах: по линии передавалось приказание командира дивизиона о постановке трала.

На «КАТЩ-249» старшина 1-й статьи Доценко дал соответствующую команду. Краснофлотец Игнатьев быстро потравил в воду тральную часть, с помощью краснофлотца М. К. Куршпетова сбросил за борт стрелы, затем буй.

— Трал поставлен! — доложил минер командиру тральщика.

Доценко внимательно посмотрел на буй, приказал немного увеличить длину основного буксира и начал регулировать ход и курс тральщика.

Постепенно все катера поставили тралы и выстроились уступом. Шли ровно, по прямой, от одного мыса к другому, прощупывая границу минного поля. Так дошли до противоположного мыса. Когда галс был окончен, в тралах ничего не оказалось. Вслед за флагманом тральщики развернулись и легли на новый курс, наступая на минное поле. Вдруг в тралах начали взрываться патроны. За кормой «КАТЩ-241» (командир старшина 2-й статьи Н. П. Некрасов) на поверхность воды выскочила мина. Потом мины всплыли за кормой второго тральщика, третьего… «КАТЩ-257» (командир краснофлотец Д. И. Луценко), на борту которого находились подрывники-минеры главный старшина А. М. Лепетенко и старшина 2-й статьи Д Е. Товстик, направился к вытраленным минам. За кормой на буксире попрыгивала в белых бурунах маленькая шлюпка-тузик.

Вскоре один за другим над морем прогремели мощные взрывы. Они доносились до маячивших вдали крымских гор, до небольшого селения Коктебель, расположенного в зеленой долине на берегу бухты.

Строй катерных тральщиков нарушился. Они рассыпались по всему заливу. На поверхности залива уже плавало больше десятка вытраленных мин. Рвались патроны тралов, грохотали подорванные мины, поднимая вверх каскады воды и клубы дыма.

Особенно успешно действовали «КАТЩ-244» (командир старший краснофлотец Н. С. Куприянов), «КАТЩ-241» (командир старшина 2-й статьи Некрасов), «КАТЩ-245» (командир краснофлотец В. И. Бакин). Они уже вытралили по нескольку мин, а в заливе все чаще всплывали черные рогатые шары.

Нависшая с утра над бухтой облачность постепенно рассеивалась. Ослепительные солнечные блики заиграли на мелких волнах. Тралить стало труднее и опаснее: нелегко в сверкании миллионов бликов обнаружить грязно-желтое пятно мины. Но траление продолжалось.

Неожиданно за кормой «КАТЩ-244» поднялась огромная стена воды, раздался сильный взрыв. Это старший краснофлотец Куприянов умелым маневром захватил в трал сразу две мины. Ударившись друг о друга, они взорвались.

Флагманский катер повернул на новый галс, за ним все остальные. При осуществлении поворота наблюдатель «КАТЩ-249» краснофлотец Н. Д. Кудлай обнаружил мину, ушедшую под днище. Громко доложив, он быстро перебежал на корму. Видя, что на повороте мину уже нельзя захватить в трал, бросил кусок промасленной ветоши, чтобы хоть как-то обозначить место.

Не успел старшина Доценко сделать разворот на эту мину, как под носом тральщика оказалась еще одна. Она попала в трал и быстро всплыла на поверхность, а за первой миной охотились долго, ориентируясь по плавающей ветоши. Пришлось сделать несколько галсов. И только на четвертом мина неожиданно появилась под самым носом тральщика и опять ушла под днище. На мгновение все замерли. Прошло несколько секунд, и вдруг сильный удар потряс тральщик. За кормой поднялся вверх фонтан воды. Мина взорвалась в трале.

К удивлению всех, выбранный вскоре трал оказался неповрежденным и был сразу же введен в работу.

Наступил полдень. Тральный боезапас кончился. На некоторых катерах вышли из строя тралы. Были израсходованы все подрывные патроны. По приказанию капитан-лейтенанта Я. П. Волкова катера-тральщики один за другим уходили с минного поля. Подрывники-минеры Лепетенко и Товстик продолжали подрывать мины. До самого вечера грохотали взрывы. Затем «КАТЩ-257», подняв на борт подрывников-минеров, направился к остальным тральщикам. Командир дивизиона поздравил Лепетенко и Товстика с успешной работой и объявил им благодарность.

Вечером катера-тральщики дивизиона возвратились в базу. Каждый член экипажа чувствовал удовлетворение от сделанного. Общий итог дня — 49 уничтоженных мин.

Окончив траление в Феодосийском районе, 20-й дивизион перешел тралить рекомендованный курс от Феодосии до Ялты, а также Ялтинский залив с рейдами Гурзуф и Артек. Мин там не обнаружили. Затем приступили к тралению фарватеров в Керченском проливе.

Всего за первое полугодие 1945 года личный состав бригады траления уничтожил 308 якорных мин [153]. Все бухты и фарватеры в операционной зоне Севастопольской военно-морской базы были надёжно протралены и открыты для плавания.

Успешно продолжались работы и во втором полугодии. С 1 по 5 декабря 1945 года два тральщика — «Гарпун» (командир капитан 3 ранга Ф. И. Савельев) и «Якорь» (командир капитан-лейтенант А. П. Долгополенко) — производили траление разомкнутым тралом с БАТ-2 на «стопе» в порту Феодосия.

Погода была холодной — восемь градусов мороза. Уже в первый день, как только помощник командира капитан-лейтенант Е. И. Шахов включил в цепь трала ток, через пять секунд раздался страшной силы взрыв: сработала донная неконтактная мина. На верхней палубе тральщика собрались моряки. Старшина группы минеров старшина 2-й статьи А. А. Герман и старшина 2-й статьи Н. П. Сальников чувствовали себя именинниками.

Убедившись, что кабель не поврежден, командир «Гарпуна» приказал продолжить работу.

Траление Феодосийского порта было закончено 5 декабря. Больше мин не обнаружили.

Всего за 1945 год корабли и катера 1-й бригады траления обезвредили 328 якорных мин[154]. Нагрузка на людей, корабли и катера была весьма значительной. Так, один только электромагнитный тральщик «Якорь» за этот период прошел 9114 миль, из них более 5000 с тралом[155].

Зимой, когда море часто штормило, командиры дивизионов стремились использовать для траления каждый погожий день. Количество ходовых дней у катерных тральщиков доходило до 25 в месяц, причем экипажи работали по 14–15 часов в сутки. За это время КАТЩ прошли до полутора тысяч миль. Приемка воды, топлива, продуктов, трального вооружения осуществлялась ночью или в штормовую погоду.

Значительное удаление районов траления от базы усложняло выполнение отдельных заданий. Например, в октябре — ноябре 1945 года во время траления в Керченском проливе катера выходили в море в 5 часов утра, чтобы к рассвету быть в районе траления. Нередко дивизионы становились на ночь на якорь, чтобы не терять времени на переход.

Силами 3-й бригады в 1945 году в районе Одесской военно-морской базы были вытралены 143 якорные мины[156]. Корабли 3-го дивизиона тральщиков в районе Констанцы уничтожили 71 якорную мину, а корабли 14-го дивизиона и БТЩ «Арсений Раскин» в районе Варны — 132 якорные мины[157].

21 октября 1945 года у моряков 1-й бригады траления произошло знаменательное событие: вице-адмирал В. Г. Фадеев вручил тральщикам «Щит», «Мина», «Трал» и «Арсений Раскин» орден Красного Знамени. В торжественной обстановке под звуки Государственного гимна Советского Союза состоялась церемония

подъема на тральщиках Краснознаменных флагов.

Вице-адмирал В. Г. Фадеев вручил также ордена командирам тральщиков, многим краснофлотцам, старшинам и офицерам. Ордена Красного Знамени были удостоены старшины 1-й статьи И. Ф. Шутько, А. Л. Полянский, лейтенант М. Р. Никольский и другие, ордена Отечественной войны I степени — главный старшина М. К. Губа, капитан-лейтенант И. К. Краснов.

Корабли ОВР Керченского пролива и Азовского моря и 2-я бригада траления проводили в 1945 году тральные работы на фарватерах в Керченском проливе и Азовском море. Акватории портов Жданов, Керчь, Камыш-Бурун протралили неконтактными тралами. На катерах-тральщиках постоянно находились флагманский штурман капитан-лейтенант К. К. Моринец, флагманский минер капитан-лейтенант В. В. Иванчик, дивизионные штурманы лейтенанты В. М. Жучков, А. И. Иванов и старший лейтенант М. К. Шляпцев, минеры дивизионов лейтенанты В. Н. Иванов и П. Г. Зинченко.

Памятным для моряков катеров-тральщиков 11-го дивизиона 2-й бригады траления стало 7 октября 1945 года. В тот день они возвратились с боевого траления, очистив от мин важный участок Азовского моря. 17 старшин и краснофлотцев были удостоены высоких наград Родины.

В пример личному составу бригады был поставлен экипаж «КАТЩ-644», которым командовал старшина 1-й статьи В. И. Горчаков, награжденный шестью государственными наградами. В годы войны он плавай на десантных бетах, участвовал в высадке десанта на Мысхако, Эльтиген, в районе Соленого озера, в боях за Новороссийск, за Таманский полуостров. После освобождения Крыма его десантный бот № 644 вошел в состав 2-й бригады траления. Оснащенный катерным тралом, десантный бот превратился в «КАТЩ-644» и внес существенный вклад в послевоенное траление. Одним из лучших специалистов в дивизионе являлся командир отделения минеров «КАТЩ-644» краснофлотец Б. П. Крат.

Всего за 1945 год катерные тральщики 2-й бригады траления уничтожили 71 якорную мину, 126 минных защитников и 2 донные неконтактные мины[158].

Тральщики Кавказского морского оборонительного района, в состав которого входили ОВР Новороссийска и Поти, в 1945 году выполнили тральные работы по очистке всех портов, баз и фарватеров на своем участке. Ими вытралено 138 мин и минных защитников.

В 1946 году продолжалось траление контактными и неконтактными тралами акваторий портов и подходов к ним.

Началось траление минных заграждений у военно-морских баз. При обеспечении траления широко применялись аэростаты заграждения, мощные прожекторы, плавучие пирамиды и сигарообразные буи.

В первом полугодии 1946 года в районе Новороссийска траление было полностью закончено.

Траление в Керченском проливе и Азовском море продолжалось. В апреле 1946 года 2-ю бригаду траления расформировали, а ее дивизионы вошли в состав ОВР. На боевом тралении напряженно работали флагманский штурман ОВР капитан-лейтенант И. И. Хомяков и флагманский минер капитан-лейтенант А. И. Островский. Задачи по тралению на 1946 год на этом участке были полностью выполнены, уничтожено 12 плавающих мин [159].

В операционной зоне Крымского морского оборонительного района траление проводилось в районах минных полей, на фарватерах, на участках мерной линии[160], а также в бухте Двуякорная, на Суданском и Гурзуфском рейдах. Траление выполняли корабли 1-й бригады траления, Большая нагрузка легла на экипаж «Искателя» (командир капитан-лейтенант К. Г. Сосновский). За 3,5 месяца тральщик прошел 5699 миль, и механизмы его ни разу не выходили из строя.

В северо-западном районе Черного моря корабли 3-й бригады тралили Днепро-Бугский канал, Березанский канал, районы боевой подготовки у Тендры, а также производили работы по расширению фарватеров, ведущих от Одессы до Очакова и от Одессы к Тендровской косе. При обезвреживании минного заграждения у Одессы они вытралили 177 мин [161].

В 1947 году основной задачей для всех бригад траления и ОВР было снятие минных заграждений у баз, в запретных районах и в районах боевой подготовки, а также продолжение неконтактного траления фарватеров, районов боевой подготовки, якорных стоянок кораблей. 1-я бригада траления приступила к снятию оборонительного заграждения в районе главной базы, к неконтактному тралению всех фарватеров и расширению входа в бухту Джарылгач.

С февраля 1947 года началось интенсивное траление якорных мин оборонительного минного поля в районе главной базы. Обычно траление шло всю неделю, в субботу тральщики возвращались в порт, где заменяли тралы, пополняли запасы.

Траление проводилось уступом: головным шел «ТЩ-914» (командир капитан-лейтенант В. И. Иванов), затем «ТЩ-912» (командир капитан-лейтенант А. П. Давидюк), «ТЩ-915» (командир капитан 3 ранга Н. С. Белокуров), «ТЩ-916» (командир

капитан-лейтенант С. Г. Флейшер), «ТЩ-917» (командир капитан 3 ранга И. И. Воловик), «ТЩ-920» (командир капитан-лейтенант И. И. Хомяков) и «ТЩ-921» (командир капитан 3 ранга А. И. Зедгинидзе). На борту головного корабля всегда находился командир бригады капитан 1 ранга И. М. Нестеров со своим штабом. Отсюда осуществлялось управление соединением.

Скорость при тралении составляла всего 4–4,5 узла. Корабли с тралом «МТ-1» плохо слушались руля.

При поворотах, а также при уклонении от подсеченных и всплывших мин приходилось помогать машинами. А когда уклониться было уже невозможно, подплывшую мину осторожно с помощью специальных «рогачей», напоминавших домашний ухват, провожали вдоль борта за корму. Это поручалось самым опытным минерам из трального расчета.

Постановка трала «МТ-1» представляла собой сложную и трудоемкую операцию. Достаточно сказать, что отводящие решетки [162] весили около пятисот килограммов, ведущие буи имели жесткие тросы длиной до четырех метров. Сначала ставили наружную ветвь трала, сбрасывали большой поддерживающий буй, за ним опускали отводящую решетку, затем стравливали [163] тралящую часть, на которую устанавливали 8–12 резаков. Все это выполнялось на ходу корабля. Таким же способом ставилась вторая ветвь трала. Когда убеждались, что ветви трала поставлены нормально и трал разошелся в стороны, начинали постановку решетки углубления трала. Затем стравливали 700 метров тралящей части. С окончанием постановки трала его подключали к динамометрам, за которыми постоянно наблюдали специальные вахтенные. Нормальное натяжение трала на галсе равнялось 1,5–2 тоннам. Увеличение натяжения свидетельствовало о затраливании мины или зацепе за грунт. Последнее случалось редко, так как углубление трала устанавливалось на 15–20 метров от грунта. При подсечении мины выстреливалась красная ракета. Обычно все подсеченные мины уничтожали из 37-мм кормового автомата одиночными выстрелами.

В сентябре 1947 года в районе главной базы экипажи тральщиков 2-го дивизиона почти без сна и отдыха провели в море десять суток. В первый день «ТЩ-914» зацепил тралом одиннадцать мин, левый динамометр показал 6000 кг натяжения, а правый — 5500. Старшина группы минеров старшина 2-й статьи В. Д. Каширин немедленно доложил об этом командиру корабля. Через некоторое время раздались два сильных взрыва. К счастью, трал остался неповрежденным. На корму поспешил помощник командира старший лейтенант В. Н. Иванов. Выяснив обстановку,

он доложил на мостик, а сам остался руководить работой минеров.

Тяжелые железные буи с оттяжками глубоко ушли под воду, и минеры не могли наблюдать за ходом трала, в котором оставалось еще девять мин. Чтобы освободиться от них, тральщику необходимо было осуществить маневр, а минерам выбрать углубитель. Когда корабль дал ход, на поверхность одна за другой начали всплывать мины. Вскоре минеры выбрали трал. Он оказался чистым, лишь несколько резаков были перебиты.

Минеры матросы В. Е. Рыбкин, В. С. Золота и старший матрос А. С. Потапкин быстро заменили негодные резаки, поставили трал, и корабль дал ход.

Через некоторое время всплыли еще четыре мины. На этот раз трал удачно подсек их, однако динамометр все еще показывал большое натяжение. В правом полутрале вместе с поддерживающим буем на поверхность всплыла мина. Минеры никак не могли освободиться от нее. Тогда решили сделать это за счет маневра корабля. Только дали полный ход, как на поверхность всплыло… сразу семь мин.

— Вот это улов! — восторженно воскликнул кто-то из минеров.

В левом и правом полутралах раздались мощные взрывы. Отводитель и ведущий буй оказались разбитыми.

— Трал выбирать осторожно, — приказал командир корабля капитан-лейтенант Иванов.

В этот момент в пяти метрах от корабля всплыла мина. Ее увидели все находившиеся на корме. Матрос В. Н. Болушевский, стоявший на лебедке, быстро стравил трал. Командир дал полный ход. Мина подрезана. Снова началась выборка трала, и снова в резаке была обнаружена мина. Много труда приложили минеры, чтобы освободить трал.

Заканчивался тральный день. Солнце давно скрылось за горизонтом. Над морем быстро сгущались сумерки. Минеры подтянули мину на четыре метра к борту корабля и у самого полуклюза решили обрубить минреп. Но в этом же резаке оказалась еще одна мина. От смелой попытки минеров обрубить минреп пришлось отказаться, так как мины почти соприкасались. Снова стравили трал и начали маневрировать.

Мины не всплывали. Пришлось отдать кормовой конец тралящей части. Катерный тральщик прибуксировал ведущий буй. Выбрав отводитель, минеры завели трос на подошедший КАТЩ, который буксировал полутрал за ходовой конец. Мины выпали из резаков. Вскоре их подсек «ТЩ-912».

Кончился тральный день. Тральщики пришли в точку

якорной стоянки. Однако минерам «ТЩ-914» отдыхать не пришлось. Всю ночь они готовили трал под руководством командира БЧ-2–3 лейтенанта Н. С. Закройчикова.

На рассвете корабли 2-го дивизиона тральщиков снова вышли в море, и в этот день «ТЩ-914» вытралил еще девять мин.

Буквально каждый день приносил минерам неожиданности. Но упорство, умение и находчивость обеспечивали успех. Только один «ТЩ-914» вытралил за два дня 35 мин. Артиллерийские залпы и взрывы мин почти непрерывно сотрясали воздух над районом траления.

Группа тральщиков 1-го дивизиона — «Арсений Раскин» (командир капитан-лейтенант Б. С. Львов), «Щит» (командир старший лейтенант В. С. Лыскин) и «Искатель» (командир капитан-лейтенант К. Г. Сосновский) — проводила траление северного минного заграждения у Евпатории. На борту головного тральщика «Арсений Раскин» находились командир дивизиона капитан 3 ранга В. К. Стешенко и штурман дивизиона капитан-лейтенант В. С. Худяков.

На «Арсении Раскине» выделялся мастерством старшина минеров комсомолец старшина 2-й статьи А. Ф. Кауров, и каждый минер из его команды хорошо знал свое дело. На одном из галсов при выборке трала матрос П. Я. Порохов заметил мину в 10 метрах от корабля. Минеры сразу же застопорили лебедку и потравили трал на 100 метров. Машинам дали полный ход. Однако мина не всплыла. Решили снова подобрать трал. Над морем уже сгущались сумерки. Минеры еле различали отводитель. Они внимательно осматривали выбираемый трал. Мина не показывалась. Все решили, что она оторвалась и теперь находится далеко от корабля.

Командир приказал поднять трал краном. И вдруг в 4–5 метрах от кормы раздался оглушительный взрыв. С командира БЧ-2–3 лейтенанта Д. М. Сафронова и минера старшины 2-й статьи А. Ф. Каурова сорвало фуражки, а стоящего на шкафуте курсанта взрывной волной свалило с ног. Осколки разорвавшейся мины полетели на бак и на мостик, но вреда, к счастью, никому не причинили. Оказалось, что мина своим минрепом намоталась на коромысло отводителя и не могла попасть в резак. Заметить ее в темноте было невозможно, тем более что она скрылась за отводителем.

В тот день «Арсений Раскин» вытралил четыре мины. При этом отличились минеры матросы А. Г. Воробьев, И. Я. Яцечко и старший матрос А. В. Кудлай.

«Арсений Раскин», «Щит» и «Искатель» только за четыре дня вытралили 45 мин, 2-й дивизион тральщиков (командир капитан

3 ранга Г. Т. Каруна) — 177 якорных мин.

4-й дивизион тральщиков (командир старший лейтенант П. П. Григорьев) в 1947 году проводил траление в Азовском море, на подходах к северной части Керченского пролива. Мин затралено не было.

За успехи в боевом тралении в 1947 году экипажи тральщиков 1-й бригады были отмечены высокими государственными наградами. В числе награжденных были минер «ТЩ-914» старшина 2-й статьи А. В. Осипов, минер БТЩ «Арсений Раскин» старшина 2-й статьи А. Ф. Кауров, минеры БТЩ «Гарпун» старшина 2-й статьи Н. П. Сальников и матрос В. И. Шашков, минеры БТЩ «Искатель» старший матрос В. Н. Манюк, матросы П. В. Чиченев и И. В. Холод.

Успешно выполнили тральные работы в 1947 году катерные тральщики ОВР Керченского пролива и Азовского моря. 6-й дивизион (штурман дивизиона старший лейтенант Н. А. Бобрук) занимался тралением магнитно-акустических мин в Керченском проливе. В Таманском заливе было подорвано восемь донных неконтактных мин. Для навигационно-гидрографического обеспечения траления на каждой полосе выставлялись вехи. Если в светлое время не успевали закончить обработку полосы, на следующий день проверяли положение вех и приступали к тралению. В Керченском проливе протралили от якорных мин все фарватеры, уничтожили минное заграждение из неконтактных мин. В Азовском море также было закончено траление всех фарватеров.

Корабли ОВР производили траление акватории и подходных фарватеров Новороссийского порта, уничтожали минные заграждения, очищали подходы к Цемесской бухте от якорных и донных неконтактных мин. В 1947 году свободное плавание судов в Новороссийск было обеспечено.

Корабли ОВР Поти уничтожили мины в районе Поти, Туапсе, Анакрия, Сочи и Батуми. Траление вели тральщики 15-го отдельного дивизиона тральщиков, вооруженные глубоководными подсекающими тралами.

Траление запретных районов в границах базы вели спаренным тралом «ТЩ-923» (командир капитан-лейтенант В. Т. Сычев) и «ТЩ-924» (командир капитан 3 ранга Е. П. Павлов). Боевое управление осуществлялось командиром «ТЩ-923». Прокладка галсов велась на планшете, определение места производилось по опорным пунктам, установленным на берегу. На отдельных опорных точках выставлялись прожекторы. Всего в районе сделали 19 галсов, при этом мин не обнаружили.

В 1948 году в целом было обеспечено безопасное плавание по

традиционным фарватерам Азовского и Черного морей. Но работы по полной очистке их от мин продолжались до 1953 года.

В 1951 году четыре тральщика 1-го Бургасского дивизиона «И. Борисов», «И. Рогов», «Т-51» и «Т-52» по просьбе правительства Болгарии вели траление в ее территориальных водах. Тралением руководили командир дивизиона капитан 3 ранга К. Г. Сосновский и минер старший лейтенант Б. М. Дробаха. Было вытралено и уничтожено девять болгарских мин [164]. Старший лейтенант Б. М. Дробаха лично уничтожил шесть мин. Две мины были разоружены и переданы болгарским морякам для военно-морского музея. На борту тральщиков находились офицеры болгарского флота штурман лейтенант Дмитрий Христов Димов и минер старший лейтенант Атанас Атанасов.

С 25 июня по 1 августа 1951 года тральщики «И. Борисов», «И. Рогов», «Т-51», «Т-52» проводили траление разомкнутым и акустическим тралами минного заграждения в районе Сулины. После траления район был открыт для плавания всех судов. Всего в 1951 году корабли бригады траления прошли с тралами 25 318 миль, вытралив 21 мину[165].

В 1953 году проводились водолазные обследования и контрольные траления в ряде районов моря и на некоторых реках. Мин и взрывоопасных предметов обнаружено не было. В этом году траление на Черном и Азовском морях было завершено.

Подводя итоги послевоенного траления, можно без преувеличения сказать, что работа проделана поистине огромная. С 1945 по 1953 год было вытралено и уничтожено 5945 различных мин и минных защитников, протралена площадь 9624 квадратные мили [166]. Только с января по 19 июня 1949 года корабли 3-й бригады траления прошли 171 384 мили, из них с тралом 106 398 миль [167]. За 1951 год кораблями ордена Ушакова бригады траления пройдено 25318 миль[168].

Опыт войны и послевоенного боевого траления убедительно показал, что Черноморский флот, в том числе соединения ОВР, эффективно боролся с минной угрозой. Уже в мирное время за образцовое выполнение боевых заданий и проявленные при этом отвагу, мужество и героизм сотни моряков были удостоены высоких государственных наград.

Всегда в боевой готовности

В 1946 году после демобилизации и увольнения в запас старослужащих моряков на флот прибыло новое пополнение. К концу сороковых годов с судостроительных заводов стали поступать современные тральщики и противолодочные корабли. Моряки осваивали новую боевую технику и оружие, выходили в море для отработки учебно-боевых задач. Усилия командиров, политработников, партийных и комсомольских организаций были направлены на глубокое изучение молодыми воинами флотских специальностей. Много внимания уделялось воспитанию коммунистической убежденности, сознательного отношения к выполнению воинского долга.

Вскоре были достигнуты определенные результаты. За успехи в боевой учебе соединению ОВР в апреле 1954 года было вручено переходящее Красное знамя Крымского обкома КП Украины.

24 августа 1959 года в день двадцатилетия со дня организации ОВР на берегу бухты поднялся обелиск Славы в честь героических подвигов, совершенных овровцами в боях с немецко-фашистскими захватчиками. На обелиске высечены имена отважных сынов Родины, погибших в борьбе с врагами, а также наименования подразделений и кораблей, отличившихся в годы войны.

Используя опыт войны, приумножая славные боевые традиции старших поколений, воины настойчиво совершенствовали боевое мастерство, повышали боевую готовность, добивались высоких результатов в социалистическом соревновании.

В 1963 году малые противолодочные корабли (МПК) в составе поисково-ударной группы (ПУГ) участвовали в состязаниях на первенство Военно-Морского Флота по поиску и атаке подводной лодки. Напряженный труд экипажей увенчался успехом: ПУГ заняла первое место и была награждена переходящим кубком и грамотой главнокомандующего ВМФ. В том же году подразделение тральщиков, которым командовал ветеран ОВР капитан 2 ранга В. А. Обухов, участвуя в состязаниях на первенство ВМФ по уничтожению минного заграждения и проводке кораблей за тралами, заняло второе место в Военно-Морском Флоте.

Высокими успехами в боевой учебе отличался экипаж вошедшего в состав ОВР крейсера «Куйбышев». В течение ряда лет корабль держал первенство по всем видам боевой и политической подготовки. Законную гордость у личного состава ОВР вызывали

и спортивные достижения куйбышевцев. Шесть раз подряд шлюпочники крейсера завоевывали переходящий вымпел на традиционных шлюпочных гонках. На корабле выросло пять мастеров спорта СССР. А таких спортсменов, как мичман М. С. Неделько, капитан 3 ранга В. С. Куликов, знали далеко за пределами флота.

Высокую морскую выучку, флотскую закалку показывали экипажи малых противолодочных кораблей (командиры капитан-лейтенанты Б. Т. Тонких и С. В. Никифоров). В 1964 году они с честью пронесли Военно-морской флаг через Атлантический океан к берегам революционной Кубы.

25 марта 1964 года в ОВР отмечался день Героев с участием личного состава, ветеранов войны, а также шефских делегаций из Харькова и Таганрога. К этому времени на территории береговой базы моряки установили четыре памятных обелиска в честь экипажей Краснознаменных и гвардейских кораблей.

16 мая 1964 года приказом Министра обороны СССР навечно зачислены в списки личного состава соединения овровцы Герои Советского Союза Иван Карпович Голубец, Дмитрий Андреевич Глухов и Николай Иванович Сипягин.

Годом напряженной боевой и политической учебы, подъема социалистического соревнования стал 1970 год — год 100-летия со дня рождения В. И. Ленина. В марте — апреле корабли ОВР участвовали в маневрах «Океан» в Черном и Средиземном морях. Все задачи моряки выполнили с отличными и хорошими оценками.

К ленинскому юбилею овровцы пришли с высокими показателями в боевой и политической подготовке. Комсомольская организация одного из сторожевых кораблей (командир капитан 3 ранга В. К. Болдырев) была награждена переходящим Красным знаменем Военного совета Краснознаменного Черноморского флота. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 мая 1970 года за успехи в боевой и политической подготовке и освоение новой военной техники награждены орденом Красной Звезды офицеры А. В. Архипов, Н. Я. Антипов, медалью «За боевые заслуги» офицеры Л. Я. Сверчь, В. А. Решетников, А. С. Пищик, А. Ф. Лекомцев, Б. А. Карманов.

В 1971 году боевая и политическая подготовка проходила под девизом: «Ознаменуем год XXIV съезда партии образцовой службой!» Участвуя в состязаниях на первенство ВМФ, тральщики ОВР заняли второе место, а в состязаниях по поиску, преследованию и уничтожению подводной лодки противолодочные корабли завоевали приз главнокомандующего ВМФ.

Первое место в соревновании заняла часть тральщиков (командир капитан 3 ранга К. А. Шовгенов, заместитель командира по политчасти капитан 3 ранга Ю. Ф. Светик). Офицер Л. Ф. Васильев был награжден орденом Красной Звезды, а Ю. Ф. Светик, В. В. Любанский, В. А. Трубчанинов и Н. И. Матвеев — медалью «За боевые заслуги».

Памятным для овровцев стал год 50-летия образования СССР. Подразделения кораблей (командиры офицеры А. И. Ильичев и Б. Т. Тонких, заместители по политчасти офицеры Н. С. Белоусов и В. И. Сушко) были удостоены Почетных знаков ЦК КПСС и Совета Министров СССР.

В летний период 1973 года корабли ОВР отрабатывали задачи в длительных морских походах. За мужество и отвагу при выполнении задания командования 3 октября 1973 года старший лейтенант Ю. К. Пляченко был награжден орденом Красной Звезды.

В 1974 году усилия командиров, политработников, партийных и комсомольских организаций были направлены на повышение качества занятий по специальности. Комсомольские организации сосредоточили внимание на выполнении решений XVII съезда ВЛКСМ, рекомендаций Всеармейского совещания секретарей комсомольских организаций.

Значительной вехой в истории ОВР стало награждение его в 1975 году орденом Красного Знамени за большой вклад в дело вооруженной защиты социалистического Отечества, успехи в боевой и политической подготовке, освоение новой техники и в связи с 30-летием Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов.

1976 год для личного состава ОВР, как и для всего советского народа и его Вооруженных Сил, стал годом подготовки достойной встречи XXV съезда КПСС и претворения в жизнь его решений. Дивизион противолодочных кораблей (командир капитан-лейтенант В. А. Скрыпник) добился звания лучшего в ВМФ по противолодочной подготовке. Лучшим на флоте был объявлен «МПК-200» (командир капитан-лейтенант В. В. Асеев).

В последующие годы овровцы, наращивая успехи в боевой и политической подготовке, многие задачи решали в дальних походах. Сотни моряков посетили порты иностранных государств, продемонстрировав высокие морально-боевые и нравственные качества советского человека.

В августе 1979 года личный состав соединения отметил 40-летие со дня организации ОВР. Была проведена научно-историческая конференция «Боевая деятельность кораблей ОВР в годы Великой Отечественной войны, мужество и героизм личного

состава в боях за честь, свободу и независимость Родины». На кораблях и в подразделениях состоялись уроки мужества. На местах гибели кораблей в море были опущены на воду венки. На митинге у обелиска Славы открыты мемориальные плиты, на которых увековечены имена 854 моряков-овровцев, погибших в годы Великой Отечественной войны.

Юбилей овровцы ознаменовали увеличением количества отличных экипажей. Малые противолодочные корабли (командиры офицеры Ю. А. Неминущий, Г. А. Анциферов, Ю. М. Щеколдин), успешно выполнив задачу по поиску и уничтожению подводной лодки «противника» в состязании на первенство ВМФ, третий раз подряд завоевали первое место. Противолодочный дивизион был награжден переходящим Красным знаменем Военного совета Черноморского флота.

В мобилизации воинов-овровцев на успешное решение задач существенную роль сыграл Ленинский зачет под девизом: «Решения XXV съезда КПСС — в жизнь!» Он дал возможность расширить и активизировать комсомольскую помощь командирам и политработникам в идейном воспитании воинов, сплочении молодежных коллективов.

Постоянной заботой командиров и политработников, партийных и комсомольских организаций является воспитание моряков на революционных и боевых традициях. В этой работе активное участие принимают ветераны ОВР К. Д. Гурман, П. И. Жилкин, А. Ф. Краснодубец, В. К. Клименко, А. Г. Марков, Н. И. Осеев, А. М. Ратнер, Н. П. Савощенко, В. А. Самарин, В. В. Седлецкий и многие другие фронтовики.

В ОВР установилась хорошая традиция — в день ухода кораблей в длительное плавание проводить митинг у обелиска Славы, где ветераны Великой Отечественной войны вручают экипажу гильзу со священной родной землей, дают добрые напутствия.

Широкое распространение на кораблях ОВР, как и на всем флоте, получило соревнование за право быть лучшим специалистом — последователем героев военных лет. Оно проходит под девизом: «Мужество и мастерство героев продолжим и умножим!» Десятки матросов и старшин стали победителями в этом виде соревнования. На примерах героев молодые воины учатся мужеству и мастерству, сознательному отношению к выполнению воинского долга.

…Это случилось в 1973 году на причале иностранного порта. Шла разгрузка транспортного судна. Профессиональная наблюдательность сигнальщика позволила старшине 1-й статьи Виктору Бескровному первым заметить, как из кузова машины,

стоявшей на причале, вырвался язык пламени. Старшина мгновенно оценил обстановку: рядом горючее, техника, люди. И старшина не колеблясь принял решение. Подбежав к машине, он схватил огнетушитель и начал борьбу с огнем. В эти критические минуты ему пригодились физическая закалка и навыки, приобретенные на тренировках. Рискуя собственной жизнью, Виктор Бескровный предотвратил пожар и тем самым спас дорогостоящее имущество и технику. За этот подвиг старшина 1-й статьи Виктор Бескровный был награжден орденом Красного Знамени.

Благотворное влияние на учебно-боевую деятельность и всю жизнь личного состава оказывают шефские связи с трудящимися Киевского района города Харькова. Руководители партийных и советских органов, предприятий, строек, представители науки и культуры, трудящиеся района регулярно бывают на кораблях ОВР, выступают перед личным составом. Ежегодно Киевский райком комсомола направляет для службы на корабли лучших комсомольцев, молодых рабочих предприятий района. Все они прибывают по комсомольским путевкам и служат в абсолютном большинстве добросовестно.

В свою очередь, моряки, бывая у шефов, проводят большую работу по пропаганде традиций флота, привитию призывной молодежи любви к военно-морской службе, принимают участие в спортивных соревнованиях и других совместных мероприятиях.

Крепкие дружеские связи установились у экипажа базового тральщика, которым командует старший лейтенант В. Н. Ермаков, с тружениками ордена Ленина колхоза «Грузия» Генического района Херсонской области. Ежегодно они обмениваются делегациями. В день 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне на корабль прибыла делегация во главе с председателем колхоза Героем Социалистического Труда Г. А. Легуновым. В состав делегации входили секретарь парткома колхоза Ю. У. Моисеев и секретарь комитета комсомола П. М. Ващук. Моряки тральщика сердечно встретили гостей, рассказали о нелегкой флотской службе, о своей верности заветам В. И. Ленина, героическим традициям моряков старших поколений.

Большое впечатление произвело на моряков выступление Героя Социалистического Труда Г. А. Легунова, ветерана войны, участника штурма Сапун-горы, кавалера двадцати боевых и трудовых наград Родины, вот уже почти сорок лет возглавляющего известный на всю страну орденоносный колхоз-миллионер.

Гордостью личного состава ОВР являются корабли, носящие

наименование республиканских, областных и районных комсомольских организаций: морские тральщики «Курский комсомолец» и «Харьковский комсомолец», базовые тральщики «Херсонский комсомолец», «Севастопольский комсомолец», «Оренбургский комсомолец», малые противолодочные корабли «Киевский комсомолец», «Комсомолец Молдавии», «Одесский комсомолец», «Комсомолец Грузии». Они тесно связаны с шефствующими комсомольскими организациями, их экипажи идут правофланговыми в социалистическом соревновании, показывают образцы самоотверженного служения Родине. К этому обязывают их почетные имена, символизирующие нерасторжимое единство комсомола и флота, советского народа и его доблестных защитников.

С огромным воодушевлением моряки-овровцы восприняли решения XXVII съезда КПСС, последующих пленумов ЦК КПСС, направленные на ускорение социально-экономического развития страны, на перестройку во всех сферах жизни общества. Они настойчиво трудятся над выполнением требований партии о дальнейшем укреплении оборонного потенциала Родины, повышении бдительности и боевой готовности.

С высокими успехами в боевой и политической подготовке, социалистическом соревновании воины-овровцы встретили 70-летие Великой Октябрьской социалистической революции и 70-летие Советских Вооруженных Сил. Увеличилось количество отличных кораблей, подразделений, групп, боевых постов. Выросло число отличников боевой и политической подготовки, классных специалистов, мастеров военной квалификации.

Это особенно характерно для подразделения малых противолодочных кораблей (командир капитан 3 ранга В. И. Магазинов, заместитель командира по политчасти капитан 3 ранга В. П. Титов). Оно девять раз завоевывало приз главнокомандующего Военно-Морским Флотом.

В авангарде борьбы за перестройку идут, как всегда, коммунисты. Личным примером, взаимной партийной требовательностью они мобилизуют воинов на достижение новых успехов в боевом совершенствовании.

Упорный ратный труд овровцев, их весомые успехи в боевой и политической учебе — продолжение славных традиций моряков соединения, созданного пятьдесят лет назад и много сделавшего для защиты социалистической Родины.

Приложения

Гвардейские корабли ОВР Черноморского флота

Тральщик «Защитник»
Сторожевой катер «СКА-065»

Корабли и дивизионы, награжденные орденами Советского Союза

Орденом Красного Знамени

Тральщик «Арсений Раскин»

Тральщик «Мина»

Тральщик «Трал»

Тральщик «Щит»

1-й Новороссийский дивизион малых охотников за подводными лодками (до августа 1944 года 1-й Новороссийский дивизион сторожевых катеров)

4-й Новороссийский дивизион малых охотников за подводными лодками (до августа 1944 года 4-й Новороссийский дивизион сторожевых катеров)

5-й дивизион малых охотников за подводными лодками (до августа 1944 года 5-й дивизион сторожевых катеров)

6-й Керченский дивизион малых охотников за подводными лодками

Орденом Ушакова I степени

1-я бригада траления

Дивизионы и корабли, удостоенные почетных наименований

6-й Керченский дивизион сторожевых катеров

13-й Керченский отдельный дивизион катеров-тральщиков

1-й Новороссийский дивизион сторожевых катеров (малых охотников за подводными лодками)

4-й Новороссийский дивизион сторожевых катеров (малых охотников за подводными лодками)

1-й Бургасский дивизион тральщиков

2-й Варненский дивизион тральщиков

Корабли, удостоенные почетных комсомольских наименований

Морской тральщик «Курский комсомолец»
Морской тральщик «Харьковский комсомолец»
Базовый тральщик «Херсонский комсомолец»
Базовый тральщик «Оренбургский комсомолец»
Базовый тральщик «Севастопольский комсомолец»
Малый противолодочный корабль «Киевский комсомолец»
Малый противолодочный корабль «Комсомолец Молдавии»
Малый противолодочный корабль «Одесский комсомолец»
Малый противолодочный корабль «Комсомолец Грузии»

Овровцы — Герои Советского Союза

Бондаренко Михаил Григорьевич, капитан-лейтенант, командир 9-го дивизиона катерных тральщиков (22 января 1944 года)[169].

Глухов Дмитрий Андреевич, капитан 3 ранга, командир 1-го дивизиона сторожевых катеров (22 января 1944 года).

Гнатенко Григорий Иванович, капитан 3 ранга, командир 6-го дивизиона сторожевых катеров (22 января 1944 года).

Голубец Иван Карпович, старший краснофлотец, рулевой «СКА-0183» 3-го дивизиона сторожевых катеров (14 июня 1942 года).

Дьяченко Федор Сергеевич, старший лейтенант, командир «СКА-018» 8-го дивизиона сторожевых катеров (22 января 1944 года).

Елизаров Алексей Андреевич, старшина 2-й статьи, старшина десантного бота № 6 (22 января 1944 года).

Емельяненко Анатолий Дмитриевич, старшина 2-й статьи, старшина десантного бота № 13 (22 января 1944 года).

Куропятников Григорий Александрович, старшина 2-й статьи, командир отделения минеров «СКА-065» 5-го дивизиона сторожевых катеров (24 июля 1943 года).

Леднев Иван Васильевич, капитан-лейтенант, командир звена 4-го дивизиона сторожевых катеров (22 января 1944 года).

Марков Анатолий Сергеевич, старший лейтенант, командир «СКА-0102» 2-го дивизиона сторожевых катеров (22 января 1944 года).

Сипягин Николай Иванович, капитан 3 ранга, командир 4-го дивизиона сторожевых катеров (18 сентября 1943 года).

Швачко Яков Яковлевич, старшина 2-й статьи, старшина десантного бота № 21 (22 января 1944 года).

Список иллюстраций

В. Г. Фадеев

И. В. Щепаченко

В. А. Самарин. 1979 г.

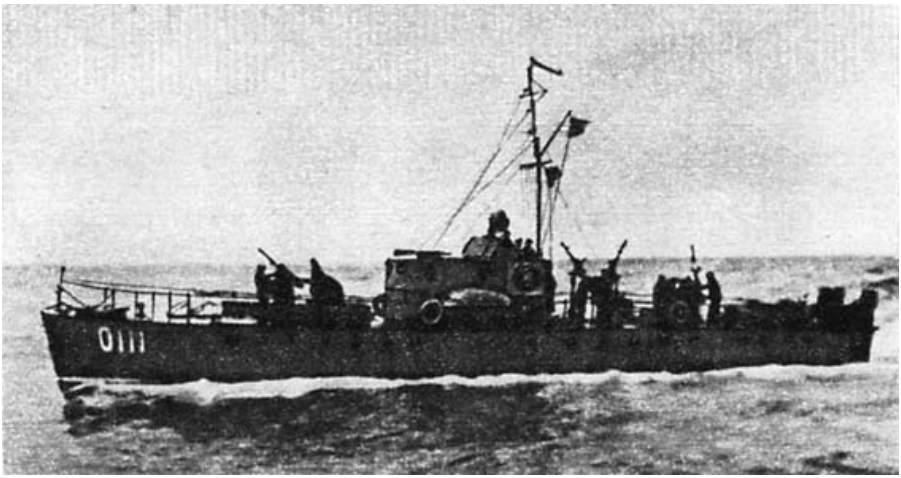
Б. П. Фаворский. 1970 г.

В. Н. Михаилов

А. С. Волков

И. М. Самофалов. 1970 г.

А. М. Ратнер. 1960 г.



«МО-0111» в походе

А. А. Старченко

П. А. Немодрук. 1957 г.

П. М. Мохначев. 1983 г.

Н. Н. Криворотько. 1970 г.

П. А. Ремезов. 1981 г.

Т. И. Ставничук

Н. И. Осеев

А. Ф. Краснодубец. 1960 г.

Н. М. Кучеренко. 1958 г.

А. И. Родионов. 1973 г.

Т. А. Новиков

П. П. Григорьев

Возвращение с боевого траления

Л. А. Данилов

В. Н. Иванов. 1974 г.

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов на черноморском тральщике

Погрузка торпеды на малый противолодочный корабль

Тренируются гидроакустики

notes

Примечания

1

Центральный военно-морской архив (далее ЦВМА), предисловие к ф. 2069, л. 2.

2

До 1949 года БТЩ входили в подкласс «быстроходные тральщики».

3

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1133, л. 172.

4

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 31, л. 185, 186.

Там же, л. 165, 196, 197.

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1133, л. 259, 502.

Там же, л. 203.

Там же, л. 219, 277.

9

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 3.

10

Кабельтов равен 185,2 метра.

11

Приборы для определения углового направления (пеленг) на объект.

12

Галс — каждый из прямых отрезков пути корабля, идущего ломаным курсом.

К. И. Воронин — автор этой книги. *(Прим. ред.)*

14

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 5.

15

ЦВМА, ф. 54, д. 23805, л. 321.

16

ЦВМА, ф. 10, д. 32651, л. 5.

17

Узел — единица скорости, равная одной миле (1852 метра) в час.

18

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 5.

19

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 18.

20

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 7.

21

ЦВМА, ф. 54, д. 17748, л. 30.

22

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 808, л. 10.

23

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 809, л. 452.

24

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 808, л. 10.

25

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 809, л. 453.

26

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 809, л. 453.

27

ЦВМА, ф. 10, д. 32644, л. 10.

28

Минная банка — заграждение из нескольких мин.

29

ЦВМА, ф. 10, д. 32972, л. 1.

30

См.: Гидрографы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Л., 1975. С. 130.

31

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1234, л. 31–38.

32

ЦВМА, ф. 10, д. 1951, л. 229–231.

33

ЦВМА, ф. 10, д. 39029, л. 5–6.

34

ЦВМА, ф. 2133, оп. 14, д. 4, л. 338.

35

ЦВМА, ф. 54, д. 23805, л. 207.

36

15.07.1941 г. штаб базы из Батуми был переведен в Поти, поэтому она стала именоваться Потийской ВМБ.

37

ЦВМА, ф. 10, д. 1951, д. 270.

38

ЦВМА, ф. 10, д. 1951, л. 308.

39

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 5, л. 191.

40

ЦВМА, ф. 2133, оп. 14, д. 40, л. 217.

41

ЦВМА, ф. 10, д. 1950, л. 21.

42

ЦВМА, ф. 54, д. 9155, л. 266.

43

ЦВМА, ф. 54, д. 017748, л, 1–5.

ЦВМА, ф. 5218, оп. 28, д. 2, л. 56, 57.

45

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 8.

46

ЦВМА, ф. 10, д. 1951, л. 198.

47

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 30, л. 278.

48

См.: Гидрографы в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. С. 153.

49

ЦВМА, ф. 2794, оп. 1, д. 21, л. 9. (Обстоятельства сложились так, что в установленное время подводная лодка не смогла снять гидрографов, и они погибли.)

50

Спустя несколько дней, 6 января 1942 года, «МО-0131» во время бомбежки затонул, главный старшина Никулин погиб.

51

ЦВМА, ф. 10, д. 18475, л. 13–20; ф. 2089, оп. 0018888; д. 1, л. 1–10.

52

ЦВМА, ф. 72, д. 1187, л. 37.

53

ЦВМА, ф. 72, д. 1187, л. 49.

54

ЦВМА, ф. 72, д. 1187, л. 93.

55

ЦВМА, ф. 2089, оп. 3, д. 008888; л. 20–21.

56

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 7.

57

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 7.

58

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 81, л. 5.

59

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 672, л. 245; ф. 10, д. 1951, л. 245–246.

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 672, д. 248.

61

ЦВМА, ф. 54, д. 32674, л. 5.

62

ЦВМА, ф. 54, д. 23805, л. 248.

63

ЦВМА, ф. 1087, оп. 028393, д. 1, л. 313–322.

ЦВМА, ф. 2, оп. 1, д. 1933, л. 269.

65

ЦВМА, ф. 10, д. 1951, л. 251–252.

ЦВМА, ф. 10, д. 1950, л. 348–352.

См.: Хроника Великой Отечественной войны на Черном море. Выпуск 2-й. М., 1946, С. 328, 330.

ЦВМА, ф. 2092, оп. 1, д. 92, л. 191.

69

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 1, л. 69.

ЦВМА, ф. 2092, оп. 1, д. 92, л. 191.

71

См.: Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942. М., 1983. С. 290.

72

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 мая 1965 года Севастополь награжден орденом Ленина и медалью «Золотая Звезда».

73

ЦВМА, ф. 54, д. 32674, л. 6.

Подробнее см.: Краснознаменный Черноморский флот. М., 1987. С. 206–242.

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1144, л. 411.

ЦВМА, ф. 54, д. 17748, л. 128–130.

77

ЦВМА, ф. 1087, оп. 028393, д. 2, л. 140–144, 157–162.

ЦВМА, ф. 2089, оп. 017327, д. 103, л. 117–131.

79

ЦВМА, ф. 55, д. 32606, л. 12.

80

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1210, л. 84–87.

81

С 15 марта 1943 года начальник штаба капитан-лейтенант К. И. Воронин. *(Прим. ред.)*

82

15 января 1943 года БТЩ «Т-10» был переименован в БТЩ «Арсений Раскин». ЦВМА, ф. 1087, оп. 017232, д. 64, л. 2.

83

ЦВМА, ф. 2, оп. 6, д. 128, л. 1–11; там же, ф. 1083, оп. 11, д. 10, л. 29.

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 27, л. 12.

85

ЦВМА, ф. 2, оп. 6, д. 127, л. 10.

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 27, л. 14.

87

ЦВМА, ф. 1083, оп. 11, д. 10, л. 29.

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 50, л. 47.

89

ЦВМА, ф. 10, д. 9630, л. 6.

ЦВМА, ф. 55, д. 32689, л. И — 12.

91

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 50, л. 59.

92

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 21, л. 10.

93

ЦВМА, ф. 10, д. 9630, л. 26.

ЦВМА, ф. 1082, оп. 2, д. 9, л. 6.

95

ЦВМА, ф. 55, д. 32689, л. 11, 12.

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 21, л. 34.

97

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 18, л. 5.

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 18, л. 25.

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 27, л. 38.

100

ЦВМА, ф. 69, д. 24137, л. 248.

101

ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 770, л. 256, 260. 261.

102

ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 770, л. 258, 259, 266, 267.

103

ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 770, л. 258, 263, 265.

104

ЦВМА, ф. 3, оп. 2, д. 770, л. 262, 263.

105

ЦВМА, ф. 10, д. 18470, л. 7–8; там же, ф. 1083, оп. 9, д. 29, л. 16, 33–36, 92–95.

106

ЦВМА, ф. 54, д. 21324, л. 340.

107

ЦВМА, ф. 769, д. 32691, л. 15.

108

ЦВМА, ф. 1083, оп. 9, д. 29, л. 16, 33–36, 92–96.

109

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 27, д. 121.

110

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 27, л. 115.

111

ЦВМА, ф. 54, д. 21324, л. 328, 329.

112

ЦВМА, ф. 10, д. 32737, л. 33–35.

113

См.: История второй мировой войны 1939–1945 гг. М., 1976. Т. 7. С. 233.

114

ЦВМА, ф. 10, д. 32724, л. 12–13.

115

ЦВМА, ф. 10, д. 32724, л. 31, 32.

116

ЦВМА, ф. 10, д. 18476, л. 14.

117

См.: История второй мировой войны 1939–1945 гг. Т. 7. С. 234.

118

ЦВМА, ф. 10, д. 32800, л. 113–114.

119

ЦВМА, ф. 1083, оп. 11, д. 14, л. 174–175.

120

ЦВМА, ф. 10, д. 32724, л. 129, 130.

121

ЦВМА, ф. 1083, оп. 11, д. 14, л. 178.

Там же, л. 180–181.

123

ЦВМА, ф. 10, д. 32724, л. 132, 196.

124

ЦВМА, ф. 54, д. 21325, л. 36.

125

ЦВМА, ф. 10, д. 32724, л. 140.

126

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1210, л. 144.

127

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1206, л. 213, 217.

128

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 1268, л. 351, 352.

129

ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 774, л. 165, 166.

130

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 34.

131

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 37.

132

Там же, л. 36.

133

ЦВМА, ф. 69, д. 24145, л. 8.

134

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 49–50.

135

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 50.

136

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 57, л. 1, 12.

137

ЦВМА, ф. 69, д. 24145, л. 44.

138

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 46–47.

139

ЦВМА, ф. 69, д. 32848, л. 10.

140

ЦВМА, ф. 2133, оп. 12, д. 13, л. 12.

141

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 58.

142

ЦВМА, ф. 10, д. 32971, л. 65.

143

ЦВМА, ф. 3219, оп. 9, д. 1, л. 153, 154, 156.

144

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 769, л. 2.

145

ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 770, л. 413.

146

ЦВМА, ф. 2089, оп. 18, д. 26, л. 5.

147

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 185, л. 2, 3.

148

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 769, л. 7, 8.

149

Там же, л. 2.

150

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5. д. 185, л. 2, 3.

151

ЦВМА, ф. 1087, оп. 5, д. 185, л. 5.

Стрелы — детали трала.

153

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 92, л. 6.

154

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 103, л. 16.

155

ЦВМА, ф. 5218, оп. 26, д. 103, л. 1, 3, 5, 6, 9, 13.

156

ЦВМА, ф. 1087, оп. 031, д. 1, л. 31.

157

Там же, л. 5, 14.

158

ЦВМА, ф. 5218, оп. 9, д. 9, л. 43.

159

ЦВМА, ф. 2084, оп. 6, д. 5, л. 41.

160

Мерная линия — прибрежный участок моря для измерения скорости корабля во время ходовых испытаний.

161

ЦВМА, ф. 1087, оп. 30, д. 38, л. 99.

162

Отводящие решетки разводят левую и правую ветви трала по горизонтали.

163

Стравливать — опускать в море, ослаблять, увеличивать длину.

164

ЦВМА, ф. 5218, оп. 02, д. 1, л. 21.

165

ЦВМА, ф. 2089, оп. 24, д. 9, л. 264.

166

ЦВМА, ф. 1083, оп. 30, д. 190, л. 131, 132.

167

ЦВМА, ф. 5220, оп. 10, д. 16, л. 239.

168

ЦВМА, ф. 2089, оп. 24, д. 9, л. 264.

169

В скобках приводится дата Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении звания Героя Советского Союза.